Die schweizerische Eisenbahnpolitik

Eine Ziel-Mittel-Analyse

INAUGURAL-DISSERTATION

zur Erlangung der Würde eines Doctor rerum politicarum
der Rechts- und wirtschaftswissenschaftlichen Fakultät
der Universität Bern

vorgelegt von

RICHARD ROTH
von Melchnau (Kt. Bern)

1977

Juris Druck Zürich
1978

Die schweizerische Eisenbahnpolitik

Eine Ziel-Mittel-Analyse

INAUGURAL-DISSERTATION

zur Erlangung der Würde eines Doctor rerum politicarum
der Rechts- und wirtschaftswissenschaftlichen Fakultät
der Universität Bern

vorgelegt von

RICHARD ROTH
von Melchnau (Kt. Bern)

Juris Druck Zürich
1978

Die Fakultät hat diese Arbeit am 15. Dezember 1977 auf Antrag von Prof. Dr. H. R. Meyer als Dissertation angenommen, ohne damit zu den darin ausgesprochenen Auffassungen Stellung nehmen zu wollen.

UNIV.
LEIDEN
BIBL.

VORWORT

Es ist mir ein Bedürfnis an dieser Stelle all jenen, die meine Arbeit gefördert haben, meinen herzlichen Dank auszusprechen:
In erster Stelle meinem sehr verehrten akademischen Lehrer, Herrn Prof. Dr. H.R. Meyer für seine vorbildliche Betreuung und seine wertvollen Anregungen, ebenso dem Personal der SBB-Bibliothek.

Richard Roth

INHALTSVERZEICHNIS

. Einführung 1

1.1 Einleitung 1

1.2 Die Eisenbahnen mit ihren besonderen Stärken und Schwächen 5

1.21 Eisenbahnen 5

1.22 Eisenbahnpolitik 5

1.23 Die besonderen Stärken und Schwächen der Eisenbahnen 6

1.231 Die besonderen Stärken 6

1.232 Die besonderen Schwächen 7

1.3 Die Eisenbahnen als Unternehmen der öffentlichen Hand 8

1.31 Die Rechtsformen und Eigentumsverhältnisse der Schweizer Bahnen 8

1.32 Warum hat der Staat ins Eisenbahnwesen eingegriffen? 9

1.4 Die Konkurrenten der Eisenbahnen 11

1.41 Die Strassenfahrzeuge 12

1.42 Der Luftverkehr 15

1.43 Der Leitungsverkehr 16

1.44 Die Seen- und Flusschiffahrt 17

1.5 Historischer Abriss der Eisenbahnpolitik der Schweiz 18

. Die gegenwärtige Eisenbahnpolitik der Schweiz 23

2.1 Die Ziele der Eisenbahnpolitik 23

2.11 Die Ziele der schweizerischen Verkehrspolitik 23

2.12 Die Ziele der Schweizerischen Bundesbahnen 31

2.13 Zu den Zielen der Privatbahnen 32

2.2 Die Verteilung der Kompetenzen in der schweizerischen Eisenbahnpolitik 33

2.21 Bei den Bundesbahnen 34

2.211 Die Kompetenzen des Schweizer Volkes 34
2.212 Die Kompetenzen der Bundesversammlung 34
2.213 Die Kompetenzen des Bundesrates 34
2.214 Die Kompetenzen des Eidgenössischen Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartements 35
2.22 Bei den Privatbahnen 36
2.221 Die Kompetenzen der Bundesversammlung 36
2.222 Die Kompetenzen des Bundesrates 37
2.223 Die Kompetenzen des Eidgenössischen Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartements 38
2.3 Die Instrumente der Eisenbahnpolitik 38
2.31 Die Produktgestaltungspolitik 39
2.311 Die gemeinwirtschaftlichen Leistungen 40
2.3111 Zur Betriebspflicht 41
2.31111 Zur Betriebspflicht der SBB 41
2.31112 Zur Betriebspflicht der Privatbahnen 42
2.3112 Zur Fahrplanpflicht 43
2.3113 Zur Beförderungspflicht 45
2.3114 Zusammenfassung 47
2.312 Das Streckenprogramm 48
2.3121 Die Eisenbahnlinien 48
2.31211 Der Bau neuer Linien 48
2.31212 Der Ausbau der bestehenden Linien 50
2.31213 Die Umstellung von schwach frequentierten Eisenbahnlinien auf Strassentransporte 52
2.312131 Die Umstellungspolitik bei den SBB 54
2.312132 Die Umstellungspolitik bei den Privatbahnen 55
2.3122 Das Fahrplanangebot 61
2.3123 Die Betriebsmittel 62
2.313 Das Beförderungsklassenangebot im Personenverkehr 63

2.314 Das Produktionsprogramm im Güterverkehr 63
2.3141 Der Wagenladungsverkehr 63
2.3142 Der Stückgutverkehr 64
2.315 Kombinierter Verkehr Schiene/Strasse 65
2.32 Die Preispolitik 66
2.321 Der Tarifzwang 66
2.322 Der Grundsatz der Tarifgleichheit im Raum 68
2.323 Der Grundsatz der Tarifgleichheit der Zeit 69
2.324 Das Tarifgenehmigungsverfahren 69
2.325 Die Pflicht zur Veröffentlichung der Preise 70
2.326 Die sozialpolitischen Ermässigungen der Bahnen 71
2.3261 Fahrpreisermässigungen für regelmässige Fahrten zur Arbeit und Schule 71
2.3262 Fahrpreisermässigungen für Invalide und AHV-Rentner 71
2.3263 Billette zum halben Preis 72
2.3264 Fahrpreisermässigungen im Rahmen der Tarifannäherung 72
2.3265 Weitere sozialpolitische Leistungen 72
2.327 Grosse Zahl von Fahrausweisen 73
2.328 Die Preise im Güterverkehr 74
2.329 Aktionen 74
2.3291 Die Herbstaktion 1976 74
2.3292 Die Aktion Stückgut 75
2.33 Die Sanierungs- und Hilfeleistungspolitik 75
2.331 Was sind Subventionen? 76
2.332 Die Hilfeleistungen an die SBB 77
2.3321 Die Defizitdeckung 77
2.3322 Die Abgeltung der gemeinwirtschaftlichen Leistungen 78
2.3323 Die Sanierungen 79
2.3324 Die Investitionssubventionen 80
2.333 Die Hilfeleistungen an die Privatbahnen 80

2.3331 Die Abgeltung der gemeinwirtschaftlichen Leistungen 80

2.3332 Die Subventionen für technische Verbesserungen 81

2.3333 Die Subventionen für die Defizitdeckung 82

2.3334 Die Subventionen für Betriebsumstellungen 83

2.3335 Die Tarifannäherungssubventionen 83

2.3336 Hilfe bei Naturschäden 84

2.34 Marktregulierungs- und Wettbewerbspolitik 84

2.35 Kurze Zusammenfassung 86

3. Die zukünftige Eisenbahnpolitik der Schweiz 87

3.1 Zur Zielsetzung 87

3.2 Durch organisatorische Verbesserungen zu einer erfolgreichen Eisenbahnpolitik 88

3.21 Die Reorganisation des Eidgenössischen Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartements 90

3.22 Die Schaffung eines schweizerischen wirtschaftswissenschaftlichen Sachverständigen-Gremiums 91

3.23 Zur Uebernahme weiterer Privatbahnen durch den Bund 92

3.3 Die Instrumente einer neuen Eisenbahnpolitik 94

3.31 Die zukünftige Produktgestaltungspolitik 94

3.311 Die Aufhebung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen 94

3.3111 Zur Betriebspflicht 97

3.3112 Zur Fahrplanpflicht 97

3.3113 Zur Beförderungspflicht 98

3.312 Die Konsumenten fragen allgemeine Verkehrsleistungen nach, nicht spezifisch schienengebundene Verkehrsleistungen 98

3.313 Das Streckenprogramm 99

3.3131 Die Eisenbahnlinien 99

3.31311 Die Umstellung von schwach frequentierten Eisenbahnlinien auf Strassentransporte 100

3.31312 Andere Rationalisierungsmassnahmen 102
3.31313 Der Bau neuer Linien 102
3.31314 Der Ausbau der bestehenden Hauptlinien 105
3.3132 Das Fahrplanangebot 107
3.3133 Die Betriebsmittel 108
3.314 Das Beförderungsklassenangebot im Personenverkehr 109
3.315 Zum Produktionsprogramm im Güterverkehr 109
3.3151 Der Stückgutverkehr 109
3.3152 Der Wagenladungsverkehr 110
3.316 Kombinierter Verkehr Schiene/Strasse 111
3.3161 Huckepack-Transporte 111
3.3162 Personenautotransporte mit der Bahn 111
3.317 Neue Dienstleistungen 112
3.32 Die zukünftige Preispolitik 112
3.321 Allgemeines zur Aufhebung der Tarifpflicht 112
3.322 Die Aufhebung der Tarifgenehmigung 113
3.323 Die Aufhebung der Pflicht zur Veröffentlichung der Preise 115
3.324 Die Aufhebung des Grundsatzes der Tarifgleichheit im Raum 115
3.325 Die Aufhebung der Tarifgleichheit in der Zeit 117
3.326 Die Aufhebung der sozialpolitischen Ermässigungen 118
3.3261 Die Anpassung der Fahrpreisermässigungen für regelmässige Fahrten zur Arbeit und zur Schule an die Marktverhältnisse 118
3.3262 Die Anpassung der Fahrpreisermässigungen für Invalide an die Marktverhältnisse 121
3.3263 Die Anpassung der Fahrpreisermässigungen für AHV-Rentner an die Marktverhältnisse 122

3.3264 Die Fahrpreisermässigungen im Rahmen der Tarifannäherung 123

3.3265 Halbe Taxe für Armeeangehörige 124

3.327 Die Ueberprüfung weiterer Fahrpreisvergünstigungen 124

3.3271 Die Fahrpreisvergünstigungen für Bahnbeamte 124

3.3272 Die Fahrpreisvergünstigungen für die Kantonsregierungen 124

3.3273 Fahrpreisermässigungen für Kinder und Jugendliche 125

3.3274 Besondere Fahrvergünstigungen 125

3.328 Preise im Güterverkehr 126

3.3281 Ausnahmetarife zum Schutze der Landwirtschaft 126

3.3282 Ausnahmetarife für Ausstellungs- und Messegüter sowie für Transporte von Wohltätigkeitsorganisationen 126

3.329 Zusammenfassung 127

3.33 Die zukünftige Sanierungs- und Hilfeleistungspolitik 127

3.331 Hilfeleistungen an die SBB 129

3.3311 Die neue Sanierung der Bundesbahnen 129

3.3312 Die Aufhebung der automatischen Defizitdeckung 130

3.3313 Die Aufhebung der globalen Abgeltungen 131

3.332 Hilfeleistungen an die Privatbahnen 132

3.3321 Die Aufhebung der globalen Abgeltungen 133

3.3322 Die Aufhebung der Investitionssubventionen 133

3.3323 Die Aufhebung der automatischen Defizitdeckung 134

3.3324 Die Aufhebung der Tarifannäherungssubventionen 135

3.34 Die zukünftige Marktregulierungs- und Wettbewerbspolitik 136

3.341 Die zukünftige Personalpolitik 138
3.342 Belastung des Strassenverkehrs zugunsten der Eisenbahnen 139
3.343 Die Ausrichtung der Bauzonen nach den Bahnhaltestellen 142

. Die Schlussfolgerungen 144

Literatur- und Quellenverzeichnis 148
Literatur 148
Rechtsquellen 157
Abkürzungsverzeichnis 160

TABELLENVERZEICHNIS

Tabelle		Seite
1	Die Entwicklung der SBB-Defizite von 1971-1976	1
2	Geschätzte Anteile der Verkehrsträger im schweizerischen Personenverkehr in Personenkilometern	11
3	Geschätzte Anteile der Verkehrsträger im schweizerischen Güterverkehr in Tonnenkilometern	12
4	Die Entwicklung der Bahnen des allgemeinen Verkehrs	54
5	Die Subventionen an die Privatbahnen von 1970-1975	59
6	Die Entwicklung des Stückgutverkehrs der SBB von 1970-1975	64
7	Die Entwicklung des Verkehrs der Hupac SA Stammstrecke Basel-Melide von 1968-1975	66
8	Die Entwicklung der Abgeltungen an die SBB von 1971-1976	79
9	Die Entwicklung des Eigenwirtschaftlichkeitsgrades des Motorfahrzeugverkehrs	141

1. EINFUEHRUNG

1.1 Einleitung

ie Eisenbahnpolitik steht heute in der Schweiz im Mittelpunkt der ver-ehrspolitischen Diskussionen, da die Finanzlage der Bahnen von Jahr u Jahr schlechter wird.

Tabelle 1: Die Entwicklung der SBB-Defizite von 1971-1976

1971	54,0 Mio Fr.
1972	17,7 Mio Fr.
1973	92,6 Mio Fr.
1974	234,1 Mio Fr.
1975	622,8 Mio Fr.
1976	707,6 Mio Fr.[1]

uelle: Schweizerische Bundesbahnen: Geschäftsbericht 1975, S. 55.

ür 1977 ist gar ein Defizit von 770 Mio Franken vorgesehen[2]. 1975 rwirtschafteten die SBB täglich 1,7 Mio Franken Defizit. Im Artikel Ohne Gegenstimme ..." wird geschätzt, dass der Bund 1976 an die BB Beiträge von 1,6 Mia Franken leisten musste[3]. Ende 1976 soll die erschuldung der SBB fast 8 Mia Franken betragen haben[4]. Die Defizi- der Privatbahnen werden ebenfalls von Jahr zu Jahr grösser; nur

---

Vgl. o. V.: Weitere Steigerung des SBB-Defizits. Verbesserung gegenüber dem Voranschlag, in: Neue Zürcher Zeitung (Zürich), Nr. 93 vom 22. April 1977, S. 34.

Vgl. Botschaft zum Voranschlag 1977 der Schweizerischen Bundesbahnen vom 3. November 1976, in: Bundesblatt (Bern), 128. Jg., Band III, Nr. 46 vom 22. November 1976, S. 1059.

Vgl. (O. H.): Ohne Gegenstimme ..., in: auto transport, Fachzeitschrift für den gewerbsmässigen Strassentransport (Solothurn), Nr. 1 von 1976, S. 7.

Vgl. Meyer, H. R.: Die Rawil-Autobahn in volkswirtschaftlicher Sicht, in: Der Bund (Bern), Nr. 285 vom 4. Dezember 1976, S. 31.

wird der Bürger nicht über deren Ausmass orientiert, da sie durch eine Vielzahl von Subventionen gedeckt werden. Die Schweizer Bahnen sind zu einem Fass ohne Boden geworden.

Zur Finanzlage der Bahnen sind in den letzten Jahren in der Schweizer Presse viele Artikel erschienen mit Titeln wie: "SBB rasen in die roten Zahlen"[1], "Die Schwierigkeiten der SBB"[2], "Die SBB – ein ernstes Landesproblem"[3], "Die SBB im Defizit-Tunnel"[4], "Die Privatbahnen. Mit Volldampf in die roten Zahlen"[5], "SBB rasen weiter auf hohe rote Zahlen zu"[6].

Sogar der Präsident der Generaldirektion der SBB glaubt in seinen pessimistischen Betrachtungen, dass es nicht mehr so weitergehen kann, wenn er schreibt: "Trotzdem lässt sich nicht verkennen, dass die gegenwärtige wirtschaftliche Lage der SBB für den Bund auf die Dauer einfach nicht tragbar ist"[7]. Gemäss der Botschaft zum Voranschlag der SBB 1977 meint auch der Bundesrat, dass endlich etwas gegen die hohen Bahndefizite getan werden muss. Er will jedoch noch zuwarten, bis die Kommission für die GVK-CH ihre Arbeiten abgeschlossen hat, "obwohl das Warten bei einem Defizit von 770 Millionen Franken zu einer

---

1 Vgl. Miller, W.H.: SBB rasen in die roten Zahlen, in: Oltner Tagblatt (Olten), Nr. 181 vom 7. August 1975, S. 3.

2 Vgl. Zopfi, Fritz: Die Schwierigkeiten der SBB, in: Berner Zeitung (Langnau i/E), Nr. 208 vom 6. September 1975, S. 3.

3 Vgl. Bank Julius Bär & Co. AG: Die SBB – ein ernstes Landesproblem, in: Wir Brückenbauer (Zürich), 35. Jg., Nr. 8 vom 27. Februar 1976, S. 1 f.

4 Vgl. (Gt): Die SBB im Defizit-Tunnel, in: Neue Zürcher Zeitung (Zürich), Nr. 119 vom 22./23. Mai 1976, S. 15.

5 Vgl. o.V.: Die Privatbahnen: Mit Volldampf in die roten Zahlen, in: Tages-Nachrichten (Münsingen) vom 26. August 1976, S. 3.

6 Vgl. o.V.: SBB rasen weiter auf hohe rote Zahlen zu. 770 Mio Defizit der SBB für 1977 und noch keine Wende in Sicht, in: Berner Zeitung (Langnau i/E), Nr. 267 vom 13. November 1976, S. 3.

7 Desponds, Roger: Zum neuen Jahr, in: SBB Nachrichtenblatt. Zeitschrift für das Personal der Schweizerischen Bundesbahnen (Bern), 54. Jg. Nr. 1 von 1977, S. 3.

harten Geduldsprobe wird"[1]. In vielen Presseartikeln setzt man ebenfalls grosse Hoffnungen auf die Gesamtverkehrskommission[2]. Einige namhafte Wirtschaftswissenschaftler versprechen sich jedoch nicht viel von diesem Monstergremium[3]. Die Gesamtverkehrskommission sollte vor allem praktische Vorschläge zur Senkung der Bahndefizite ausarbeiten.

Wie kann das Defizitproblem gelöst werden? Die Bahnen sind in der Schweiz ein grosses Politikum. Die einen fordern eine vermehrte Ausrichtung der Eisenbahnpolitik nach der Marktwirtschaft[4], die andern postulieren mehr Staatseingriffe wie Verkehrsteilung[5], vermehrte Subventionen und Abgeltungen[6] und zusätzliche Besteuerungen der Konkurrenz-Verkehrsmittel[7].

---

1 Botschaft zum Voranschlag 1977 der Schweizerischen Bundesbahnen, a.a.O., S. 1059.

2 Vgl. Kalt, R.: Güterverkehrsrückgang bei den SBB wie noch nie. Rezession und Lastwagenkonkurrenz, in: Neue Zürcher Zeitung (Zürich), Nr. 172 vom 28. Juli 1975, S. 9.

3 Vgl. Meyer, H.R.: Schweizerischer Verkehr im Jahr 2000, in: Der Bund (Bern), Nr. 139 vom 18. Juni 1973, S. 3; Ruchti, Erwin: Die Visitenkarte wäre stubenrein. Seltsames Eigenwirtschaftlichkeitskonzept der SBB, in: Der Bund (Bern), Nr. 172 vom 27. Juli 1975, S. 27.

4 Vgl. Cueni, Thomas: Die dürren Aeste sind abzuschneiden. Die finanziell schwer angeschlagene SBB auf der Suche nach Genesungsrezepten, in: National-Zeitung (Basel), Nr. 381 vom 6. Dezember 1976, S. 7; Meyer, H.R.: Thesen zur schweizerischen Eisenbahnpolitik, in: Neue Zürcher Zeitung (Zürich), Nr. 137 vom 15. Juni 1976, S. 15; Meyer, H.R.: Verkehrspolitische Proportionen, in: Neue Zürcher Zeitung (Zürich), Nr. 180 vom 4. August 1976, S. 19; Ruchti, Erwin: Wirtschaftspolitische Ketzereien. Kritische Anmerkungen zur Schweizerischen Wirtschaftspolitik, Bern und Stuttgart 1976, S. 131 ff.; Ruchti, Erwin: Das Ende eines interventionistischen Experimentes. Vermehrte Marktverbundenheit der Bahnen, in: Der Bund (Bern), Nr. 51 vom 2. März 1977, S. 23 und Nr. 52 vom 3. März 1977, S. 37.

5 Vgl. o.V.: Ruf nach Verkehrsteilung. Das Eisenbahnproblem aus der Sicht der SBB-Generaldirektion, in: Neue Zürcher Zeitung (Zürich), Nr. 201 vom 28./29. August 1976, S. 29.

6 Vgl. (of): Sanierung der SBB dringend, in: Der Bund (Bern), Nr. 118 vom 21. Mai 1976, S. 4.

7 Vgl. Fritsch, Bruno: Gegen die Subventionierung des privaten Auto-

Mit der vorliegenden Arbeit wird der Versuch unternommen, ein Ziel-Massnahmen-System der Schweizer Eisenbahnpolitik aufzustellen. Wir fragen nach den Zielen der schweizerischen Eisenbahnpolitik und untersuchen, ob die Mittel zur Zielerreichung richtig eingesetzt werden. Das Schwergewicht der Arbeit bildet die Darstellung der Alternativen zur heutigen Eisenbahnpolitik.

Die Dissertation ist wie folgt aufgebaut: Nach der Einleitung beschreiben wir im Einführungskapitel die besonderen Stärken und Schwächen der Eisenbahnen und geben eine Uebersicht über das Eisenbahnwesen der Schweiz. Dann folgt eine Darstellung der Konkurrenten der Eisenbahnen. Nach einem kurzen historischen Abriss kommen wir zum 2. Kapitel "Die gegenwärtige Eisenbahnpolitik der Schweiz". Zuerst versuchen wir, uns Klarheit über die in der Eisenbahnpolitik verfolgten Ziele zu verschaffen. Wir stellen fest, dass das Ziel der Selbsterhaltung der Eisenbahnunternehmungen nach der geltenden Rechtsordnung an 1. Stelle steht. Nach der Schilderung der verworrenen Kompetenzverhältnisse kommen wir zu den Instrumenten der heutigen Eisenbahnpolitik. Wir gliedern das Instrumentarium in:

1. Produktgestaltungspolitik
2. Preispolitik
3. Sanierungs- und Hilfeleistungspolitik
4. Marktregulierungs- und Wettbewerbspolitik.

Im 3. Kapitel "Die zukünftige Eisenbahnpolitik der Schweiz" fragen wir uns, wie eine Neuordnung des Verkehrswesens aussehen sollte und wie die Instrumente mit einer neuen Eisenbahnpolitik wirkungsvoller eingesetzt werden können, um näher an das Ziel der Selbsterhaltung heranzukommen. Mit den Schlussfolgerungen beenden wir die Arbeit.

---

mobilverkehrs, in: Neue Zürcher Zeitung (Zürich), Nr. 156 vom 7. Juli 1976, S. 15.

1.2 Die Eisenbahnen mit ihren besonderen Stärken und Schwächen

1.21 Eisenbahnen

In Dr. Gablers Verkehrs-Lexikon finden wir folgende Erklärung des Begriffes Eisenbahn: "Eisenbahn, bedeutendstes Verkehrsmittel unter den Schienenbahnen, zur Beförderung von Personen und Gütern auf nicht ganz unbedeutende Entfernungen bestimmt; sie bedient sich zur Fortbewegung der eingesetzten Fahrzeuge in der Regel des Dampf- oder elektrischen Antriebs. Die Bezeichnung ist anwendbar auf das Verkehrsmittel als solches und auch auf das die Eisenbahn betreibende Unternehmen."[1]

Da wir uns auch mit rechtlichen Problemen befassen werden, möchten wir noch die für die Schweiz gültige juristische Definition von Eisenbahnen als Unternehmungen anführen. Unter Eisenbahnen versteht man gemäss dem Eisenbahngesetz vom 20. Dezember 1957 "Unternehmungen, die nach ihrer Zweckbestimmung von jedermann zur Beförderung von Personen und Gütern benützt werden können und deren Fahrzeuge auf oder an Schienen laufen. Der Bundesrat entscheidet über die Unterstellung von Bahnanlagen unter dieses Gesetz."[2]

Wir werden uns in dieser Arbeit im wesentlichen auf die Schweizerischen Bundesbahnen und die Privatbahnen der Schweiz beschränken.

1.22 Eisenbahnpolitik

Nach Dr. Gablers Verkehrs-Lexikon ist die Eisenbahnpolitik eine "umfassende Bezeichnung für die Lehre von den Grundsätzen, nach denen der Staat die Verwaltung der Eisenbahnen ordnen kann (Verstaatlichung), darüber hinaus die praktische Einflussnahme des Staates zur Frage der Einordnung der Eisenbahnen in das moderne vielschichtige Verkehrssystem."[3]

---

1 Dr. Gablers Verkehrs-Lexikon (hrsg. von Walter Linden), Wiesbaden 1966, S. 410.

2 Eisenbahngesetz vom 20. Dezember 1957, Art. 1 Abs. 2.

3 Dr. Gablers Verkehrs-Lexikon (hrsg. von Walter Linden), a.a.O., S. 413.

1.23 Die besonderen Stärken und Schwächen der Eisenbahnen

Wir möchten kurz die besonderen Stärken und Schwächen, die die Eisenbahnen gegenüber den andern Verkehrsmitteln aufweisen, beschreiben.

1.231 Die besonderen Stärken

1. Die Eisenbahn ist ein Massenverkehrsmittel mit grosser Ladefähigkeit; sie kann grosse und schwere Gütermengen und grössere Personengruppen auf weite Entfernungen relativ schnell befördern[1]. Nach Meyer "ist die Eisenbahn die Anwendung des Prinzips der Gross- und Massenproduktion auf den Verkehr zu Lande. Die Eisenbahn produziert volkswirtschaftlich billig, wo sie Massenabsatz findet, umgekehrt aber volkswirtschaftlich teuer, wo sie auf keinen Massenabsatz stösst."[2] Wenn der Nachfrager nach Verkehrsleistungen nur den Preis und nicht die Qualität betrachtet, ist die Eisenbahn meistens billiger als die andern Verkehrsmittel. Der Fahrpreis ist aber bei weitem nicht der einzige Faktor für die Wahl eines Verkehrsmittels.

2. Ein grosser Wettbewerbsvorteil der Eisenbahn ist das Sicherheitsmoment. Bei den Bahnen ereignen sich bedeutend weniger Unfälle als bei den Konkurrenzverkehrsmitteln (Flugzeuge und Strassenfahrzeuge). Diese Stärke gilt vor allem für den Personenverkehr.

3. Die Pünktlichkeit und Regelmässigkeit. Die Bahnen sind wenig witterungsabhängig und auch unabhängig von den Jahreszeiten.

---

1 Vgl. Meyer, Hans-Reinhard: Verkehrswirtschaft und Verkehrspolitik. Aktuelles und Grundsätzliches. Bern und Stuttgart 1976, S. 88.

2 Meyer, H.R.: Das grösste und schwierigste Problem der Verkehrstechnik: das Eisenbahnproblem, in: Internationale Transport Zeitschrift (Basel), Nr. 14 vom 2. April 1976, S. 1467.

4. Die Bequemlichkeit: Die Auswahlmöglichkeit zwischen zwei Klassen. Die Reise in der 1. Klasse ist relativ bequem. Die Bequemlichkeit kann jedoch leiden, wenn die Züge überfüllt sind. Zur Bequemlichkeit gehört auch, dass die Bahnen ihre Kunden meistens direkt in die Stadtzentren bringen.

5. Die Eisenbahnen sind umweltfreundlich, besonders die elektrischen. Die Bahnen verursachen weniger Immissionen (Lärm, Abgase) als der Strassenverkehr. Dies trägt ihnen die Sympathie gewisser Bevölkerungskreise ein. Leider bringen diese Sympathien den Bahnen umsatzmässig wenig ein, da die meisten Anhänger des Umweltschutzes selber das Auto benützen.

6. Die Bahn hat das grosse Plus, ein energiesparendes Verkehrsmittel zu sein. Zudem kann die elektrische Energie im eigenen Land und z.T. unabhängig vom Ausland produziert werden.

Weitere Wettbewerbsvorteile entstehen durch die Staatsinterventionen. Diese werden wir im Abschnitt "2.34 Die Marktregulierungs- und Wettbewerbspolitik" darstellen.

1.232 Die besonderen Schwächen

1. Da die Eisenbahn ein Massenverkehrsmittel ist, eignet sie sich nicht für die Bedienung von dünnbesiedelten Gebieten. "Infolge der Kapitalintensität sind die Anlagekosten der Eisenbahnen hoch, und es bedeutet deshalb eine wirtschaftliche Verschwendung, ein so kostspieliges Instrument dort einzusetzen, wo die Verkehrsmengen gering sind."[1]

2. Die Eisenbahnen sind Allesträger, das heisst sie sind zu wenig spezialisiert. Sie werden so betrieben, wie wenn sie noch über ein fak-

---

1 Meyer, H.R.: Der Verkehr und seine grundlegenden Probleme, Basel 1956, S. 197.

tisches Transportmonopol verfügen würden. Alle andern Verkehrsmittel haben sich spezialisiert; die Eisenbahnen werden sich auch auf ihre starken Seiten konzentrieren müssen[1].

3. Die Eisenbahn ist an ein starres Netz gebunden, das heisst sie ist abhängig von einem festgelegten Schienenstrang. Die Güter müssen an den Abgangsstationen oft von Lastwagen umgeladen und an den Bestimmungsorten wieder auf Lastwagen geladen werden.

4. Als weitere Schwächen werden oft noch Bequemlichkeitsfaktoren genannt, wie der grosse Lärm in den Bahnwagen, besonders beim Kreuzen der Züge.

1.3 Die Eisenbahnen als Unternehmen der öffentlichen Hand

1.31 Die Rechtsformen und Eigentumsverhältnisse der Schweizer Bahnen

Wir haben in der Schweiz ein sogenanntes gemischtes Eisenbahnsystem. Das schweizerische Eisenbahnnetz wird von den Schweizerischen Bundesbahnen und von 57 sogenannten Privatbahngesellschaften betrieben[2]. Die Schweiz besitzt rund 2900 km Bundesbahnstrecken und rund 2100 km Privatbahnstrecken.

Die Schweizerischen Bundesbahnen sind rechtlich eine unselbständige Anstalt des Bundes. Die Entscheidungsfreiheit des Managements ist eingeschränkt durch das Eidgenössische Amt für Verkehr, das Eidge-

---

1 Vgl. Meyer, Hans-Reinhard: Verkehrswirtschaft und Verkehrspolitik, a.a.O., S. 88 ff.

2 Vgl. o.V.: BLS weitaus am rentabelsten. Die Lage der Privatbahnen, in: Berner Zeitung (Langnau i/E), Nr. 200 vom 27. August 1976, S. 2.

nössische Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement, den Bundesrat, die Bundesversammlung und über das Referendum sogar durch das Schweizer Volk.

Die Privatbahnen sind rechtlich meistens Aktiengesellschaften, die heute zu einem überwiegenden Teil in öffentlichem Besitz sind. Sie gehören vor allem den Kantonen und Gemeinden, z.T. auch dem Bund[1]; statt Privatbahnen wäre eher die Bezeichnung Kantons- und Gemeindebahnen angebracht. Oekonomisch betrachtet sind die schweizerischen Privatbahnen öffentlich-wirtschaftliche Unternehmungen.

1.32 Warum hat der Staat ins schweizerische Eisenbahnwesen eingegriffen?

Der Staat hat immer wieder im Eisenbahnwesen interveniert. So gehören die Schweizer Bahnen der öffentlichen Hand. Der Bund hat aber auch versucht, die Eisenbahnen vor den andern Verkehrsträgern zu schützen, z.B. mit der Autotransportordnung, dem Entwurf zu einem Verkehrsteilungsgesetz und den Vorschlägen zum Schutze vor den Rohrleitungen.

Es stellt sich deshalb die Frage: Welches sind die Gründe des staatlichen Eingreifens?

1. Die Eisenbahnen haben eine Schlüsselstellung in der schweizerischen Volkswirtschaft. Die "policy-maker" verfolgten mit den Bahnen nicht nur wirtschaftliche Ziele, oft standen staatspolitische, bevölkerungspolitische, siedlungspolitische, soziale, kulturelle und militärpolitische Zielsetzungen im Vordergrund[2].

---

1 So besitzt der Bund 70 % des Aktienkapitals der Furka-Oberalp-Bahn.

2 Vgl. Meyer, H.R.: Der Verkehr und seine grundlegenden Probleme, a.a.O., S. 45.

2. Für die Bahninvestitionen braucht es einen grossen Kapitalbedarf, der von Privaten nicht allein aufgebracht werden kann[1].

3. Wegen den Besonderheitentheorien. Als Besonderheiten des Verkehrs werden vor allem angeführt:

   Der entscheidende Unterschied zwischen einer Produktionsunternehmung und einer Eisenbahnunternehmung liege in der Tatsache, dass die Eisenbahnunternehmung ganz überwiegend Dienstleistungen anbiete und nicht Waren. Bei den Verkehrsleistungen fallen Produktion und Konsum zusammen. Verkehrsleistungen können nicht gelagert werden. Nicht besetzte Sitzplätze in den Eisenbahnen sind verlorene Ueberkapazitäten. Umgekehrt kann bei Verkehrsspitzen auch auf kein Lager gegriffen werden.

   Als weitere Besonderheit wird die Gegenläufigkeit der Verkehrsströme genannt. Der Verkehr kennt ausgesprochene Spitzenzeiten (z. B. an Ostern oder in Ferienzeiten) und auf der andern Seite verkehrsarme Zeiten, dadurch wird die Nichtlagerfähigkeit der Verkehrsleistungen zu einem noch grösseren Problem[2].

In der neusten verkehrswissenschaftlichen Literatur werden die Besonderheitentheorien entschieden abgelehnt[3]. Besonders gut weist Peters[4]

---

1 Vgl. Meyer, H.R.: Der Verkehr und seine grundlegenden Probleme, a.a.O., S. 47.

2 Weitere scheinbare Besonderheiten:
Vgl. Peters, Hans-Rudolf: Marktwirtschaftliche Verkehrsordnung und die "Besonderheiten" des Güterverkehrs. Ein Beitrag zur Liberalisierung des Güterverkehrs in der Bundesrepublik Deutschland, Bad Godesberg 1966, S. 16 ff.

3 Vgl. Bühlmann, Robert: Die Frage der "Besonderheiten des Verkehrs", Diss. Bern 1969, S. 211; Hamm, Walter: Preise als verkehrspolitisches Ordnungsinstrument, Heidelberg 1964, S. 77 ff.; Meyer, Hans-Reinhard: Verkehrswirtschaft und Verkehrspolitik, a.a.O., S. 52 ff.

4 Vgl. Peters, Hans-Rudolf: Marktwirtschaftliche Verkehrsordnung und die "Besonderheiten" des Güterverkehrs. Ein Beitrag zur Liberalisierung des Güterverkehrs in der Bundesrepublik Deutschland, a.a.O., S. 13 ff.

nach, dass die Besonderheitentheorien für den Verkehr nicht gelten. Peters stellt fest, dass die Besonderheitentheorien oft "lediglich branchenkundliche Detailangaben sind, die vorgeschoben und zum wettbewerbsrelevanten Spezifikum erhoben wurden, damit sie als Begründung für erstrebte ordnungspolitische Ausnahmeregelungen dienen können."[1] Die Verkehrswirtschaft unterliegt den gleichen Gesetzmässigkeiten wie die übrigen Sektoren der Wirtschaft.

1.4 Die Konkurrenten der Eisenbahnen

Die Schweizer Bahnen haben folgende Konkurrenzverkehrsträger:

- Strassenfahrzeuge
- Flugzeuge
- Rohrleitungen
- Seen- und Flusschiffahrt

Tabelle 2: Geschätzte Anteile der Verkehrsträger im schweizerischen Personenverkehr in Personenkilometern

	Schiene	Strasse	Wasserstrasse	Luftverkehr
1950	50,7 %	48,3 %	0,7 %	0,3 %
1960	28,5 %	70,4 %	0,4 %	0,7 %
1970	16,3 %	82,1 %	0,3 %	1,3 %
1971	15,8 %	82,5 %	0,3 %	1,4 %
1972	15,1 %	83,3 %	0,2 %	1,4 %
1973	14,6 %	83,7 %	0,2 %	1,5 %
1974	14,2 %	84,2 %	0,2 %	1,4 %
1975	13,9 %	84,4 %	0,2 %	1,5 %

Quelle: Eidgenössisches Amt für Verkehr: Schweizerische Verkehrsstatistik 1975, Bern 1976, S. XII.

---

1 Peters, Hans-Rudolf: Grundzüge sektoraler Wirtschaftspolitik, Freiburg im Breisgau 1971, S. 159.

Tabelle 3: Geschätzte Anteile der Verkehrsträger im schweizerischen Güterverkehr in Tonnenkilometern

	Schiene	Strasse	Wasser-strasse	Luft-verkehr	Rohr-leitungen
1950	69,9 %	28,3 %	1,8 %	-	-
1960	72,1 %	26,3 %	1,6 %	-	-
1970	55,9 %	33,1 %	1,3 %	0,1 %	9,6 %
1971	53,9 %	35,5 %	1,2 %	0,1 %	9,3 %
1972	52,6 %	37,9 %	1,2 %	0,1 %	8,2 %
1973	50,5 %	40,2 %	1,1 %	0,1 %	8,1 %
1974	49,4 %	42,1 %	1,1 %	0,1 %	7,3 %
1975	48,3 %	39,5 %	1,2 %	0,1 %	10,9 %

Quelle: Eidgenössisches Amt für Verkehr: Schweizerische Verkehrsstatistik 1975, Bern 1976, S. XIII.

In diesem Abschnitt werden wir die wichtigsten Merkmale der Konkurrenten der Eisenbahnen beschreiben; auf eine Darstellung der Konkurrenz unter den Schweizer Bahnen werden wir jedoch verzichten, da selten zwei Strecken parallel geführt werden.

1.41 Die Strassenfahrzeuge

Der grosse Konkurrent der Schiene ist das Automobil. Den Motorfahrzeugen stehen heute in der Schweiz ca. 43'000 Kilometer Gemeindestrassen, rund 17'800 Kilometer Kantonsstrassen und etwa 900 Kilometer Nationalstrassen zur Verfügung[1].

Bei den besonderen Stärken der Strassenfahrzeuge steht die unbeschränkte, individuelle Bewegungsfreiheit an erster Stelle. Jedes durch eine

1 Vgl. (hgb): Getrennte Kasse für Schiene und Strasse. Der Autogewerbe-Verband weist auf die volkswirtschaftliche Bedeutung des Strassenverkehrs hin, in: Der Bund (Bern), Nr. 112 vom 14. Mai 1976, S. 7.

Strasse erschlossene Fahrziel kann direkt erreicht werden. Bei der Bahn muss der Fahrgast oft noch in ein anderes Verkehrsmittel umsteigen oder eine Strecke zu Fuss zurücklegen und das Gepäck schleppen, um ans Ziel zu gelangen. Die meisten Menschen sind Individualisten, und von allen Landverkehrsmitteln entspricht das Auto diesem Individualismus am besten. Des weitern können mit Personenwagen praktisch zum gleichen Preis mehrere Personen befördert werden, d.h. die ganze Familie kann ohne Mehrpreis mitfahren.

Das Automobil ist das Fahrzeug des Eigenverkehrs. Meyer definiert den Eigenverkehr "als Verkehr, der für eigene Bedürfnisse, mit eigenen Fahrzeugen (oder Anlagen) von Einzelnen oder mit eigenem Personal von Nicht-Verkehrsunternehmungen durchgeführt wird."[1] Wenn Unternehmungen Eigenverkehr durchführen, haben sie die Möglichkeit, ihre Fahrzeuge zu beschriften, dadurch erfüllen die Wagen noch Werbefunktionen.

Die Strassenfahrzeuge werden aber auch im Verkehr für Andere eingesetzt. Das Hauptmerkmal des Verkehrs für Andere ist nach Meyer die Gewerbsmässigkeit[2].

Beim Verkehr für Andere sind zu unterscheiden:

a) Die privaten Lastwagenunternehmen für den Güterverkehr und die privaten Carunternehmungen für Ausflugsfahrten.

b) Die öffentlichen Strassenfahrzeuge für regelmässige Fahrten. In den umliegenden Staaten wurden viele Nebenbahnen stillgelegt und als Ersatz dafür öffentliche Strassenfahrzeuge eingesetzt. Diese verursachen weniger Investitionskosten, weil sie das bestehende Strassennetz benutzen können, zudem habe sie kürzere Verbindungen zu den Haltestel-

---

1 Meyer, Hans-Reinhard: Wettbewerbsprobleme der Verkehrswirtschaft, in: Wettbewerbspolitik in der Schweiz, Festgabe zum 80. Geburtstag von Fritz Marbach (hrsg. von Hugo Sieber und Egon Tuchtfeldt), Bern 1972, S. 161.

2 Vgl. Meyer, Hans-Reinhard: Wettbewerbsprobleme der Verkehrswirtschaft, in: Wettbewerbspolitik in der Schweiz. Festgabe zum 80. Geburtstag von Fritz Marbach, a.a.O., S. 162.

len. Auch in der Schweiz wird man das Rad der Zeit nicht aufhalten können und eine grosse Anzahl Nebenbahnen auf Strassentransporte umstellen müssen.

In der Schweiz gibt es zwei Arten von Linienbussen:

I. die Regiebetriebe der PTT

II. die konzessionierten öffentlichen Automobilunternehmungen.

Als Schwächen des Strassenverkehrs sind die vielen Unfälle und die Umweltverschmutzung (Abgase, Lärm) zu nennen.

Ein weiterer Nachteil ist die Abhängigkeit von fremden Energiequellen und die Begrenztheit der Erdölreserven. Nach dem Modell von Meadows[1] sollen die Erdölvorräte in 50 Jahren zur Neige gehen. Was passiert nachher? Wahrscheinlich wird es bis dahin sonnenenergie- oder atomenergiebetriebene Automobile geben. Ferner sind die steigenden Erdölpreise ein Problem. Die Erdölstaaten sind in der OPEC, einem Preis- und Mengenkartell, zusammengeschlossen und versuchen durch Preis- und Mengenabsprachen die Preise ständig künstlich zu erhöhen.

Die Strassenfahrzeuge haben einen grossen Bedarf an Parkplätzen. Mit den steigenden Grundstückpreisen wird dieser Bedarf in Zukunft vor allem in den Städten grosse Kosten verursachen. Der Staat versucht daher mit verschiedenen Massnahmen (Fussgängerzonen, Einbahnstrassen, Vorschriften über Fahrzeugbreiten und Höchstgewichten) den Strassenverkehr zurückzudrängen.

---

1 Vgl. Meadows, Dennis u.a.: Die Grenzen des Wachstums. Bericht des Club of Rome zur Lage der Menschheit, Reinbek bei Hamburg 1973 (aus dem Amerikanischen übersetzt durch Hans-Dieter Heck), S. 48.

1.42 Der Luftverkehr

Der Luftverkehr schneidet in folgenden Punkten gut ab: Grosse Schnelligkeit über lange Distanzen mit grossem Komfort. Das Flugzeug kann in der Regel die kürzeste Verbindung zwischen zwei Punkten wählen und braucht weniger auf topographische Hindernisse Rücksicht zu nehmen als die Landverkehrsmittel. Das Flugzeug ist das einzige moderne Verkehrsmittel, das in abgelegenen Gebieten eingesetzt werden kann. z.B. für Materialtransporte in den Alpen und die Flüge der Rettungsflugwache. Der Luftverkehr ist im Transport von Personen erfolgreicher als im Transport von Gütern, weil bei den Gütern die Schnelligkeit oft eine geringere Rolle spielt. Per Luft werden meistens nur hoch- und eilwertige Güter transportiert.

Die Reisezeit mit Flugzeugen ist zwar sehr kurz; hingegen verlängern die Fahrten zum und vom Flughafen und die Abfertigung die Luftreise; die Reise kann dadurch sogar länger dauern als die entsprechende Bahnreise zwischen zwei zentral gelegenen Hauptbahnhöfen. Ferner ist der Luftverkehr mehr vom Wetter abhängig als die Eisenbahn. Im Winter werden bei Schneesturm gewisse Flughäfen nicht angeflogen. Wenn die Flugzeuge in Zürich nicht landen können, müssen die Fluggäste mit der Bahn von Basel oder Genf nach Zürich reisen.

Seit dem 1. November 1972 sind Nachtflüge in der Zeit von Mitternacht bis fünf Uhr morgens für Kloten und Cointrin – von Ausnahmen abgesehen – verboten[1]. Die Eisenbahnen garantieren den Bahnreisenden eine ungestörte Nachtruhe im Schlafwagen, während der Luftverkehr diesen Komfort nicht bieten kann.

Ein weiterer Nachteil des Flugzeuges gegenüber der Eisenbahn sind die höheren Preise. Meistens wird jedoch von den Konsumenten die Qualität (z.B. die Schnelligkeit) mitberücksichtigt, so dass trotzdem das Flug-

---

1 Vgl. (UPI): Nachtflugverbot für Kloten und Cointrin, in: Tages-Nachrichten (Münsingen) vom 25. März 1972, S. 4.

zeug bevorzugt wird; zudem können bei der Luftfracht Verpackungs- und Versicherungsspesen gespart werden.

Die Flugzeuge werden in Zukunft immer mehr als Massenverkehrsmittel eingesetzt werden. Der längst vergessene Zeppelin könnte ein scharfer Konkurrent der Eisenbahnen werden. Die Probeflüge der deutschen Flugunternehmer werden zeigen, wie gross die Chancen der Luftschiffe sind.

Weiter wird der Luftverkehr die Eisenbahnen künftig auch vermehrt auf kurze Distanzen konkurrenzieren.

1.43 Der Leitungsverkehr

Wenn von Leitungsverkehr die Rede ist, denkt man meistens zuerst an die Rohrleitungen zum Transport von flüssigen oder gasförmigen Brenn- und Treibstoffen; Leitungen dienen aber auch zum Transport von Trink- und Brauchwasser, elektrischer Energie, Nachrichten, Milch, Wein usw.[1]. Nach BV 26bis ist die "Gesetzgebung über Rohrleitungsanlagen zur Beförderung flüssiger oder gasförmiger Brenn- oder Treibstoffe" Sache des Bundes[2]. Als die Rohrleitungen für flüssige und gasförmige Brenn- und Treibstoffe in der Schweiz aufkamen, versuchten interventionistische Kreise, die Eisenbahnen vor den Rohrleitungen zu schützen. Diese drangen aber nicht durch. Im Bundesgesetz über die Rohrleitungsanlagen zur Beförderung flüssiger oder gasförmiger Brenn- oder Treibstoffe (Rohrleitungsgesetz) findet man nur polizeiliche und keine wirtschaftspolitische Vorschriften[3].

---

1 Vgl. Meyer, Hans-Reinhard: Verkehrswirtschaft und Verkehrspolitik, a.a.O., S. 179 ff.

2 Bundesverfassung der Schweizerischen Eidgenossenschaft vom 29. Mai 1874, Art. 26bis.

3 Vgl. Bundesgesetz über Rohrleitungsanlagen zur Beförderung flüssiger oder gasförmiger Brenn- oder Treibstoffe (Rohrleitungsgesetz) vom 4. Oktober 1963.

Der Vorteil des Leitungsverkehrs gegenüber der Eisenbahn beruht darin, dass kontinuierlich sehr grosse Verkehrsmengen transportiert werden können[1]. Die Rohrleitungen konkurrenzieren die Eisenbahnen im Güterverkehr erheblich.

1.44 Die Seen- und Flusschiffahrt

Die Transportkosten sind bei der Binnenschiffahrt sehr niedrig, vorausgesetzt dass die öffentliche Hand die Infrastrukturkosten übernimmt. Die Schiffe eignen sich vorzüglich für den Transport von nicht eilwertigen Massengütern; die Tragfähigkeit der Güterschiffe beträgt ein Mehrfaches der Nutzlast von Eisenbahnzügen.

Mit den Basler Rheinhäfen ist die Schweiz an das europäische Binnenschiffahrtsnetz angeschlossen. Der Rhein ist heute bis Au BL schiffbar. Wahrscheinlich wird zur "verkehrsmässigen Entlastung der Agglomeration Basel"[2] in den nächsten Jahrzehnten der Rhein bis Koblenz schiffbar gemacht werden. Dies wird zu einer weiteren Konkurrenzierung und Umstrukturierung der Eisenbahnen führen. Die Bahnen können dann die entsprechenden Güter erst ab Koblenz übernehmen und werden dort voraussichtlich einen neuen Güterbahnhof bauen müssen.

Es bestehen ferner verschiedene andere Planungsprojekte, den vorhandenen Wasserweg zu erweitern, z.B. die Rheinschiffahrt bis zum Bodensee, der Transhelvetische Kanal (die Verbindung Rhein-Rhone über Schweizer Gebiet); projektiert ist ebenfalls eine Verbindung des Lago Maggiore mit dem Po. Sollten diese Projekte verwirklicht werden, würden sie die

---

1 Vgl. Kaspar, Claude: Verkehrswirtschaftslehre im Grundriss, Bern und Stuttgart 1977, S. 17.

2 (Hn): Wirtschaftliche Aspekte der Binnenschiffahrtsdiskussion. Bestätigung der bundesrätlichen Haltung durch das Professorenkollegium, in: Neue Zürcher Zeitung (Zürich), Nr. 378 vom 16. August 1971, S. 7.

Eisenbahnen sehr konkurrenzieren; die Bahnen hätten mit grossen Einnahmeverlusten zu rechnen. Weiter müssten für diese Werke grosse Beträge an Steuergeldern investiert werden. Bei Finanzknappheit bekämen dadurch die Eisenbahnen eventuell weniger Subventionen.

Auch der Bundesrat kam in einem 1965 veröffentlichten Bericht zum Schluss, dass dem Einsatz der öffentlichen Mittel für eine Schiffbarmachung der Aare bis in die Juraseen kein entsprechender gesamtwirtschaftlicher Nutzen gegenüberstehe[1]. 1971 bestätigte ein Professorenkollegium die bundesrätliche Haltung[2].

Auf den Schweizer Seen und Flüssen verkehren einige Güterschiffe (Ledischiffe und Nauen), die vor allem Kies und Sand (z. B. Kander-Kies) transportieren. Daneben existiert auf den Seen (z. B. auf dem Thunersee) und einigen Flüssen (z. B. auf der Aare zwischen Biel und Solothurn) eine Personenschiffahrt, die dem Postregal unterstellt ist. Eine gewisse Konkurrenzierung der Eisenbahnen besteht sicher, können doch die Fahrgäste zwischen Interlaken und Thun entweder mit dem Schiff oder mit der Bahn reisen.

1.5 Historischer Abriss der Eisenbahnpolitik der Schweiz

Die Diskussion, wie stark der Staat im Eisenbahnwesen intervenieren soll, lässt sich bis zum Bau der Eisenbahnen zurückverfolgen. Um die heutige Struktur der Bahnen besser zu verstehen, möchten wir vorerst einen historischen Abriss der Eisenbahnpolitik der Schweiz geben.

---

1 Vgl. (Sk): Es fliessen die Worte ... Der Nationalrat eröffnet Frühjahrsession mit Eintretensdebatte zum Binnenschiffahrtsbericht, in: Der Bund (Bern), Nr. 54 vom 6. März 1973, S. 4.

2 Vgl. (Hn): Wirtschaftliche Aspekte der Binnenschiffahrtsdiskussion. Bestätigung der bundesrätlichen Haltung durch das Professorenkollegium, a. a. O., S. 7.

Der Bau und Betrieb der Eisenbahnen blieb in der Schweiz vorerst der Privatwirtschaft überlassen. 1844, noch zur Zeit des Staatenbundes, fuhr in Basel mit der Inbetriebnahme der elsässischen Linie die erste Eisenbahn auf Schweizer Boden. 1847 wurde die sogenannte "Spanisch-Brötli-Bahn", die zwischen Baden und Zürich verkehrte, eröffnet. Das erste Gesetz im Bundesstaat, das sich mit Eisenbahnfragen befasste, war das 1. Enteignungsgesetz von 1850.

Nach dem Gesetz von 1852 lag die Eisenbahnhoheit auch im Bundesstaat bei den Kantonen; sie erteilten die Konzessionen an private Gesellschaften. Mit diesem Gesetz hat sich die Bundesversammlung für den Privatbau entschieden. Dank dem Privatbau kam die Schweiz schnell in den Besitz eines Eisenbahnnetzes. Diese föderalistische Regelung befriedigte mit der Zeit nicht mehr. Die Eisenbahnen wollten vor allem Gewinne herauswirtschaften. Wegen dem Gotthardvertrag vom 15. Oktober 1869, der dem Bundesrat eine Aufsichtspflicht über den Bau der Gotthardbahn übertrug, musste sich der Bund vermehrt mit Eisenbahnpolitik befassen. Auch die mangelnde Kooperationsbereitschaft der Kantone war ein Grund, der zur Revision der rechtlichen Grundlage führte.

Ein weiterer Schritt war das Gesetz von 1872. Mit dem Inkrafttreten dieses Gesetzes übernahm der Bund die Eisenbahnhoheit trotz fehlender verfassungsmässiger Grundlage; das bedeutete aber noch keine Verstaatlichung der Eisenbahnen. Die kantonale Konzession wurde lediglich durch eine eidgenössische ersetzt. Zu dieser Zeit verfügten die Eisenbahnen zwar über kein rechtliches, aber über ein faktisches Transportmonopol. Die Postkutschen und Fuhrwerke wurden in die abgelegenen Gebiete verdrängt. Der Ausbau des schweizerischen Eisenbahnnetzes ging weiter; 1882 wurde die Gotthardlinie eingeweiht.

Das Bundesgesetz vom 15. Oktober 1897 betreffend die Erwerbung und den Betrieb von Eisenbahnen für Rechnung des Bundes und die Organisation der Verwaltung der Schweizerischen Bundesbahnen (Rückkaufsgesetz)[1],

1 Vgl. Ruck, Erwin: Schweizerisches Verwaltungsrecht, Zweiter Band, Zürich 1953, S. 288.

dem das Schweizer Volk 1898 zugestimmt hatte, ermöglichte der Schwei den Uebergang vom Privatbahnsystem zum gemischten System. Ziel des Rückkaufs war, eine ausgeglichene Rechnung zu erreichen, d.h. es soll ten keine Gewinne mehr erzielt werden. Weiter wollte man den grossen Einfluss der ausländischen Aktionäre auf die Schweizer Hauptbahnen aus schalten. Der Bund kaufte die fünf grossen privaten Eisenbahngesell schaften zu einem übersetzten Preis von ca. 1160 Millionen Franken auf; es handelte sich dabei um die Jura-Simplon-Bahn, die Schweizerische Centralbahn, die Schweizerische Nordostbahn, die Vereinigten Schweizer Bahnen und die Gotthardbahn[1]. Diese fünf Gesellschaften wurden zu den Schweizerischen Bundesbahnen zusammengefasst. Trotz diesem Kauf er teilte der Bund weiterhin Eisenbahnkonzessionen, so z.B. der Lötschber bahn. Am 1. Januar 1902 nahm die SBB ihren Betrieb auf. Im Rückkauf gesetz war eine weitgehende Selbständigkeit und Unabhängigkeit der SBB vorgesehen, doch erhielten sie keine eigene Rechtspersönlichkeit; sie sind heute noch eine unselbständige öffentliche Anstalt des Bundes[2].

1906 wurde der Simplon und 1913 der Lötschberg fertiggestellt. Noch vor dem Ausbruch des Ersten Weltkrieges waren die Eisenbahnlinien in der Schweiz gebaut. Nach dem 1. Weltkrieg verloren die Eisenbahnen das faktische Transportmonopol. Der neue grosse Konkurrent – die Stra se – kam auf.

1935 kam die sogenannte Entpolitisierungsinitiative zustande, durch die man die SBB in eine selbständige Anstalt umwandeln wollte. Diese Ini tiative wurde dann zurückgezogen. Mit dem Verkehrsteilungsgesetz, das 1935 abgelehnt wurde, sollte der Verkehr auf interventionistische Art zwischen Schiene und Strasse aufgeteilt werden. Von 1940-1951 war in der Schweiz die Autotransportordnung gemäss dringlichen befristeten Bundesbeschlüssen in Kraft. Dadurch wurde der Marktzugang für den

---

1 Vgl. Welti, A.: 25 Jahre Schweizerische Bundesbahnen 1902-1927, Zürich und Leipzig 1927, S. 13.

2 Vgl. Bickel, Wilhelm: Die Volkswirtschaft der Schweiz. Entwicklu und Struktur, Aarau und Frankfurt am Main 1973, S. 335.

privaten gewerbsmässigen Strassentransport (Lastwagen- und Gesellschaftswagen-Gewerbe) beschränkt[1]. Als die Bundesverfassung durch Artikel 89bis ergänzt wurde und die dringlichen Bundesbeschlüsse ins ordentliche Recht übergeführt werden mussten, verwarf – dank unserer Referendumsdemokratie – das Volk 1951 die Autotransportordnung.

Nach dem Scheitern der Autotransportordnung einigten sich die SBB mit der sogenannten Gütertransportunion in einem Vertrag mit den Strassentransportfirmen. In diesem Vertrag verzichteten die SBB auf den Einsatz eigener Strassenfahrzeuge und auf Preisunterbietungen, während die Strassentransportunternehmungen einwilligten, ihre Transportkapazität nicht zu erhöhen und einheitliche Gütertarife einzuhalten. Der Vertrag bewährte sich nicht und wurde 1960 aufgehoben[2].

Bei der Sanierung von 1939 erhielten die Privatbahnen 140 Millionen Franken für die Modernisierung ihrer Anlagen[3]. Mit dem Bundesgesetz über die Schweizerischen Bundesbahnen von 1944 erfolgte eine Sanierung der SBB, wobei der Bund Bahnschulden in der Höhe von 923 Millionen Franken übernahm und sie mit einem praktisch zinsfreien Dotationskapital von 400 Millionen Franken ausstattete[4].

Die wichtigste Neuerung im Eisenbahngesetz von 1957 war die Regelung der Abgeltung der gemeinwirtschaftlichen Leistungen und unternehmungsfremden Lasten. In einem Bundesbeschluss von 1961 wurden die gemein-

---

1 Vgl. Meyer, Hans-Reinhard: Beziehungen zwischen den Theorien auf dem Gebiete der Verkehrswirtschaft und den allgemeinen Wirtschaftstheorien, in: Schweizerisches Archiv für Verkehrswissenschaft und Verkehrspolitik (Zürich), 19. Jg., Nr. 4 von 1964, S. 329 f. Meyer, Hans-Reinhard: Wettbewerbsprobleme der Verkehrswirtschaft, in: Wettbewerbspolitik in der Schweiz. Festgabe zum 80. Geburtstag von Fritz Marbach, a.a.O., S. 163 ff.

2 Vgl. Bickel, Wilhelm: Die Volkswirtschaft der Schweiz. Entwicklung und Struktur, a.a.O., S. 333.

3 Vgl. Kaspar, Claude: Die schweizerische Verkehrspolitik im Rückblick, Bern und Stuttgart 1976, S. 18 f.

4 Vgl. Kaspar, Claude: Die schweizerische Verkehrspolitik im Rückblick, a.a.O., S. 7.

wirtschaftlichen Leistungen und unternehmungsfremden Lasten der Bundesbahnen dadurch abgegolten, indem das bedingt verzinsliche Kapital um weitere 400 Millionen Franken erhöht wurde, und mit einem Bundesbeschluss von 1971 wurde die jährliche Abgeltungssumme auf 100 Millionen Franken festgelegt. Dieser Abgeltungsbetrag wird alle zwei Jahre neu festgelegt[1]. Das Bundesgesetz über die Schweizerischen Bundesbahnen vom 23. Juni 1944 und das Eisenbahngesetz vom 20. Dezember 1957 gelten heute noch. Damit möchten wir den historischen Abriss abschliessen.

---

1 Die jährliche Abgeltungssumme beträgt zur Zeit 195 Millionen Franken.

2. DIE GEGENWAERTIGE EISENBAHNPOLITIK DER SCHWEIZ

2.1 Die Ziele der Eisenbahnpolitik

2.11 Die Ziele der schweizerischen Verkehrspolitik

Nachdem wir die Schweizer Bahnen und ihre Konkurrenten beschrieben haben, möchten wir eine Zieldiskussion durchführen. Wir fragen uns: Welche Verkehrsziele haben sich die "policy-maker" der Schweiz gesetzt? Welches sind die Ziele der Eisenbahnpolitik und werden diese Ziele erreicht?

Meyer formuliert das allgemeine Grundziel einer Verkehrsordnung wie folgt: "es müsse dafür gesorgt werden, dass alle Verkehrsbedürfnisse des Landes in möglichster Anpassung an den technischen Fortschritt möglichst preiswert befriedigt werden"[1], und zwar können nur die Bedürfnisse der zahlungswilligen und zahlungsfähigen Kunden erfüllt werden[2].

Dieses allgemeine Grundziel kann am besten erreicht werden, wenn den fünf Grundsätzen der EWG-Kommission nachgelebt wird. Die EWG-Kommission hat diese Grundsätze am 10. April 1961 in der "Denkschrift über die Grundausrichtung der gemeinsamen Verkehrspolitik"[3] veröffentlicht; sie lauten wie folgt:

---

1 Meyer, H.R.: Der Verkehr und seine grundlegenden Probleme, a.a.O., S. 165.

2 Vgl. Meyer, Hans-Reinhard: Ausgewählte verkehrswirtschaftliche Gebiete, Vorlesungstext, Universität Bern, Wintersemester 1976/77.

3 Vgl. Europäische Wirtschaftsgemeinschaft, Kommission: Denkschrift über die Grundausrichtung der gemeinsamen Verkehrspolitik, Brüssel 1961, S. 60 ff.

1. Die Gleichbehandlung der verschiedenen Verkehrsmittel durch den Staat
2. Die finanzielle Selbsterhaltung der verschiedenen Verkehrsmittel
3. Die kommerzielle Handlungsfreiheit der Verkehrsunternehmungen
4. Die Wahlfreiheit der Konsumenten von Verkehrsleistungen
5. Die volkswirtschaftlich richtige Koordination der Verkehrsinvestitionen

Der Bundesrat hat diese fünf Grundsätze in den Richtlinien für die Regierungspolitik in der Legislaturperiode 1968-1971[1] übernommen; wir möchten daher diese Grundsätze näher erläutern.

1. Grundsatz: Die Gleichbehandlung der verschiedenen Verkehrsmittel durch den Staat

Der Staat soll die einzelnen Verkehrsmittel weder benachteiligen noch bevorzugen. Es ist äusserst schwierig dieser Forderung nachzukommen, da "einzelne Verkehrsträger seit jeher im besonderen Dienste staatlicher Wirtschafts- und Sozialpolitik (bisweilen auch der Wehrpolitik)"[2] stehen wie z.B. die Eisenbahnen. Sachzwänge des Umweltschutzes und der Raumordnung und Schwierigkeiten in der Quantifizierung der Vor- und Nachteile, die den Verkehrsmitteln aus den Staatseingriffen erwachsen, sind weitere Hindernisse für die Einhaltung dieses Grundsatzes[3]. Sicher mit Recht geniessen die Eisenbahnen eine Vorzugsbehandlung; so bezahlen die SBB keine Steuern, die Privatbahnen profitieren z.T. ebenfalls von der Steuerbefreiung. Die Bundesbahnen sind gegenüber der

---

1 Vgl. Bericht des Bundesrates an die Bundesversammlung über die Richtlinien für die Regierungspolitik in der Legislaturperiode 1968-1971 vom 15. Mai 1968, S. 27 f.

2 Bauer, Karl: Die Gleichbehandlung der Verkehrsträger durch den Staat. Ein Beitrag zur Diskussion um die schweizerische Gesamtverkehrskonzeption. Bern und Stuttgart 1972, S. 157.

3 Vgl. Bauer, Karl: Die Gleichbehandlung der Verkehrsträger durch den Staat, a.a.O., S. 158.

Privatwirtschaft bei der Kapital- und Geldbeschaffung begünstigt. Dazu kommt die Militärdienstbefreiung der meisten Bahnbeamten. Ferner geniessen die Bahnen durch Höchstgewichtsvorschriften für Sattelschlepper und Lastenzüge einen Wettbewerbsschutz. Nach dem Bundesgesetz über den Strassenverkehr vom 19. Dezember 1958 ist für die beiden oben erwähnten Motorfahrzeugkategorien höchstens ein Gesamtgewicht von 28 Tonnen zulässig[1], während andere Staaten Höchstgewichte bis zu 38 Tonnen erlauben[2]. Ebenso erhalten die Eisenbahnen noch Abgeltungen für die sogenannten gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen. Bund und Kantone richten den Privatbahnen weitere Subventionen für technische Verbesserungen, für die Betriebsdefizitdeckung und für die Tarifannäherung aus.

Im grossen und ganzen kann man sagen, dass die Bahnen gegenüber den andern Verkehrsmitteln bevorzugt werden.

2. Grundsatz: Die finanzielle Selbsterhaltung der verschiedenen Verkehrsmittel

Dieser Grundsatz verlangt, dass sich die einzelnen Verkehrsmittel selbst erhalten, d.h. sie sollten ohne Staatshilfe auskommen. Meyer begründet den Grundsatz der Selbsterhaltung wie folgt: "Die finanzielle Selbsterhaltung der einzelnen Verkehrsmittel ist deshalb von eminenter grundsätzlicher Bedeutung, weil nur so Gewähr geboten ist, dass die Verkehrsleistungen kostenentsprechend erbracht werden, dass die Marktanteile der verschiedenen Verkehrsmittel im richtigen Verhältnis zueinan-

---

1 Vgl. Bundesgesetz über den Strassenverkehr vom 19. Dezember 1958, Artikel 9.

2 Vgl. Kaspar, C. / Vogel, H.P.: Betriebs-, Arbeits- und Sozialbedingungen im Verkehr. Band 2: Einzeldarstellung, St. Gallen 1971, S. 15.

der stehen, und dass der Gesamtaufwand der Volkswirtschaft für das Verkehrswesen minimiert wird."[1]

Die Einhaltung dieses Grundsatzes ist für die Eisenbahnen im Moment und wahrscheinlich noch für längere Zeit nicht möglich. Die Schweizer Bahnen betreiben zur Zeit viele unrentable Strecken und haben vom betriebswirtschaftlichen Gesichtspunkt aus Fehlinvestitionen wie z.B. die Flughafenlinie vorgenommen. Auch wenn das Ziel der Selbsterhaltung bei den Eisenbahnen momentan nicht erreichbar ist, so können doch die Defizite verringert werden.

Als Alternativen zur Selbsterhaltung (Eigenwirtschaftlichkeit) bieten sich die Ueberschusswirtschaft und die Zuschusswirtschaft an.

a) Die Ueberschusswirtschaft

Wenn die Schweizer Bahnen für den allgemeinen Staatshaushalt Ueberschüsse erwirtschaften müssten, so wäre dies nichts anderes als eine indirekte Steuer, die die Bahnbenützer entrichten müssten. Vom Gerechtigkeitsgesichtspunkt aus ist eine solche Steuer nicht angebracht. Es wäre einfach eine einseitige Belastung der Bahnbenützer, die den Konsumenten anderer Verkehrsleistungen nicht aufgebürdet würde. Zudem ist mit dem Wegfall des faktischen Transportmonopols der Eisenbahn eine solche Steuer auf den Eisenbahntarifen nicht mehr möglich.

b) Die Zuschusswirtschaft

Nach Meyer ist "ein Verkehrswesen, welches sich zu ausgeprägt als Zuschusswirtschaft darstellt, mit Krankheitssymptomen behaftet."[2] Wird

---

1 Meyer, Hans-Reinhard: Verkehrswirtschaft und Verkehrspolitik, a.a.O., S. 36.

2 Meyer, H.R.: Der Verkehr und seine grundlegenden Probleme, a.a.O., S. 113.

die Zuschusswirtschaft zu gross, so bedroht das entsprechende Verkehrsmittel die Finanzen der öffentlichen Hand. Meyer weist nach, "dass jede Verschwendung in der Verkehrswirtschaft das Volkseinkommen unnötigerweise schmälert und dass um diese nutzlos vertanen Summen weniger gespart, produziert oder konsumiert bzw. zu sozialen Zwecken verwendet werden kann; auch wird alsdann die Stellung eines Landes im internationalen wirtschaftlichen Wettbewerb geschwächt – ein gerade für die Schweiz mit ihrem Export und Fremdenverkehr äusserst wichtiger Gesichtspunkt."[1]

Wer bezahlt die Zuschusswirtschaft? Die Defizite der Verkehrsbetriebe werden durch Steuern (direkte und indirekte) finanziert. Die direkten Steuern können in der Schweiz aus politischen und wirtschaftlichen Gründen nicht mehr viel erhöht werden. Am einträglichsten sind die indirekten Steuern wie z.B. die Mehrwertsteuer. Bei den indirekten Steuern stellt sich aber die Frage der Steuergerechtigkeit. Eine Mehrwertsteuer trifft die ärmeren Bevölkerungsschichten am härtesten. Zudem geht nach der Ueberwälzung an die Konsumenten der Landesindex der Konsumentenpreise hinauf. Die öffentliche Hand hat dann wieder höhere Löhne, AHV-Renten, Pensionen, Stipendien, Subventionen usw. zu bezahlen. Für diese erhöhten Ausgaben muss der Staat wieder die Steuern erhöhen, und die Spirale beginnt sich von neuem zu drehen. Die Freiheit der Bürger wird immer mehr eingeschränkt. Zusammenfassend stellen wir fest, dass mit der Zuschusswirtschaft der Staatsanteil erhöht wird; dies wirkt in Richtung Kollektivismus und politische Diktatur.

3. Grundsatz: Die kommerzielle Handlungsfreiheit der Verkehrsunternehmungen

Bei den privaten Verkehrsunternehmungen erübrigt sich dieser Grundsatz; es geht um die öffentlichen Unternehmungen. Die Preise und Be-

---

1 Meyer, H.R.: Der Verkehr und seine grundlegenden Probleme, a.a.O., S. 113.

förderungsbedingungen sollten durch die Unternehmungsleitungen selbst festgelegt werden[1]. Sie haben bessere Kenntnisse über den Markt und die Bedürfnisse der Kunden als die Beamten der allgemeinen Bundesverwaltung. Der Staat soll nur bei unfairen Preisen mit der Kartellgesetzgebung eingreifen. Die Handlungsfreiheit der Schweizer Bahnunternehmungen wird heute theoretisch durch die vier Grundpflichten (Betriebspflicht, Fahrplanpflicht, Beförderungspflicht, Tarifpflicht) und die Pflicht der Gewährung von sozialpolitischen Preisen (Schüler-Abonnemente usw.) eingeschränkt. Diese Beschränkungen der Handlungsfreiheit sind heute überholt und können zum grössten Teil fallengelassen werden. Weiter müssen die SBB die Personalpolitik des Bundes mitmachen; dadurch sind grosse Wettbewerbsverzerrungen entstanden. In der Investitionspolitik werden die Eisenbahnen auch in Zukunft von der öffentlichen Hand abhängig sein, da Grossprojekte nicht ohne staatliche Hilfe finanziert werden können.

4. Grundsatz: Die Wahlfreiheit der Konsumenten von Verkehrsleistungen

Die Verfrachter sollen frei wählen können, welche Verkehrsmittel sie benützen wollen. Die Konsumenten von Verkehrsleistungen kennen ihre Bedürfnisse sicher am besten, und nur sie sind in der Lage, das geeignetste Verkehrsmittel auszuwählen; deshalb sollte der Staat den Bürgern möglichst wenig Vorschriften über das zu benutzende Verkehrsmittel machen. Der Staat kann die Wahl der Verkehrsmittel auf zwei Arten beeinflussen:

1. durch direkte Interventionen. Das Schweizer Volk hat jedoch direkte Interventionen immer abgelehnt, wie z.B. vor dem 2. Weltkrieg das Verkehrsteilungsgesetz.

---

1 Vgl. Europäische Wirtschaftsgemeinschaft, Kommission: Denkschrift über die Grundausrichtung der gemeinsamen Verkehrspolitik, a.a.O., S. 65.

2. durch indirekte Massnahmen. Dazu drei Beispiele:
   a) Begünstigung eines Verkehrsmittels durch die Ausrichtung von Subventionen oder durch den Erlass von Steuern.
   b) Durch das Verfügen von Höchstgewichtsvorschriften auf den Strassen: für die Schweiz ist das Höchstgewicht eines Lastenzuges auf 28 t begrenzt.
   c) In der Schweiz ist die Wahlfreiheit der Konsumenten durch das Postregal und die darauf gestützte Konzessionierung dadurch eingeschränkt, dass sich "parallel zu Eisenbahnlinien oder öffentlichen Automobillinien eine fahrplanmässig verkehrende Konkurrenz"[1] nicht bilden kann.

Auch die Wahlfreiheit der Konsumenten kann nicht unbegrenzt gewährt werden; die Staatsinterventionen sind jedoch eine Frage des Masses.

5. Grundsatz: Die volkswirtschaftlich richtige Koordination der Verkehrsinvestitionen

Da die finanziellen Mittel in jeder Volkswirtschaft beschränkt sind, sollten unnötige Investitionen vermieden werden. Auf der andern Seite darf aber auch nicht zu wenig investiert werden, weil sonst "die optimale Grösse des Sozialproduktes"[2] nicht erreicht wird. Eine natürliche Koordination der Verkehrsinvestitionen stellt sich von selbst ein, wenn sie sich finanziell selbst erhalten[3]. Nach der geltenden Rechtsordnung bestimmen politische Behörden über die Grossinvestitionen der Bahnen. Leider haben die Behörden in den letzten Jahren schlimmen Fehlinve-

---

1 Meyer, Hans-Reinhard: Wettbewerbsprobleme der Verkehrswirtschaft, in: Wettbewerbspolitik in der Schweiz. Festgabe zum 80. Geburtstag von Fritz Marbach, a.a.O., S. 169.

2 Meyer, Hans-Reinhard: Verkehrswirtschaft und Verkehrspolitik, a.a.O., S. 75.

3 Vgl. Meyer, Hans-Reinhard: Beziehungen zwischen den Theorien auf dem Gebiete der Verkehrswirtschaft und den allgemeinen Wirtschaftstheorien, a.a.O., S. 336.

stitionen wie z.B. dem Furka-Basistunnel zugestimmt. Zudem hätten gewisse Nebenstrecken auf die Strasse umgestellt werden sollen. Mit einer vermehrten Ausrichtung der Eisenbahnpolitik nach der Marktwirtschaft können solche Fehlhandlungen in Zukunft vermieden werden.

Der Verkehr wird in den Dienst einer Vielzahl von politischen Zielen gestellt. Meyer[1] erwähnt die folgenden Ziele:

- allgemein staatspolitische Ziele
- bevölkerungs- und siedlungspolitische Ziele
- soziale Ziele
- kulturelle Ziele
- militärische Ziele
- wirtschaftspolitische Ziele.

Die Eisenbahnen können nicht all diesen Zielen genügen. Sie müssen diejenigen Ziele anstreben, die in der Gesetzgebung festgelegt sind. Wir werden daher in einem nächsten Schritt die geltende Eisenbahn-Gesetzgebung auf die Zielsetzungen hin untersuchen.

Aus der Verfassung kann nicht viel über die Ziele der Eisenbahnpolitik entnommen werden. Es heisst lediglich in BV 26: "Die Gesetzgebung über den Bau und Betrieb der Eisenbahnen ist Bundessache."[2] Somit steht dem Bund die Eisenbahnhoheit zu. Er kann die Eisenbahnen selber bauen und betreiben oder Privaten Konzessionen erteilen.

---

1 Vgl. Meyer, H.R.: Der Verkehr und seine grundlegenden Probleme, a.a.O., S. 45.

2 Bundesverfassung der Schweizerischen Eidgenossenschaft, a.a.O., Artikel 26.

2.12 Die Ziele der Schweizerischen Bundesbahnen

Die Ziele der SBB sind in Artikel 3 des Bundesgesetzes über die Schweizerischen Bundesbahnen festgelegt:

"Die Bundesbahnen haben der Volkswirtschaft und der Landesverteidigung zu dienen. Bei der Tarif- und Fahrplangestaltung haben sie auf die volkswirtschaftlichen Bedürfnisse Rücksicht zu nehmen, soweit ihre finanziellen Mittel es gestatten.

Die Bundesbahnen sind nach gesunden betriebswirtschaftlichen Grundsätzen zu verwalten und zu betreiben. Sie sind dauernd in gutem Zustand zu erhalten und haben sich den Erfordernissen des Verkehrs und den Fortschritten der Technik anzupassen."[1]

In Artikel 3 finden wir nicht ein Einzelziel, sondern ein Zielbündel. Welches ist nun nach dem Willen des Gesetzgebers das wichtigste Ziel? In der Rangordnung der Ziele steht die Selbsterhaltung der SBB an erster Stelle. Das Ziel: "Die Bundesbahnen sind nach gesunden betriebswirtschaftlichen Grundsätzen zu verwalten und zu betreiben" steht ohne Einschränkung. Die Selbsterhaltung wird klar an die Spitze gestellt. Die SBB sollen keine Ueberschüsse, aber auch keine Defizite erwirtschaften.

Erst in zweiter Linie, soweit noch Mittel vorhanden sind, hat die SBB für die Volkswirtschaft zu sorgen. Die Dienste an der Volkswirtschaft sind nach Artikel 3 des SBB-Gesetzes mit der Formulierung "soweit ihre finanziellen Mittel es gestatten" in finanzieller Hinsicht klar begrenzt. Die grossen Defizite der letzten Jahre[2] gestatten es den SBB zur Zeit nicht, bei der Tarif- und Fahrplangestaltung auf die volkswirtschaftlichen Bedürfnisse Rücksicht zu nehmen.

---

1 Bundesgesetz über die Schweizerischen Bundesbahnen vom 23. Juni 1944, Artikel 3.

2 Vgl. Kapitel "1.1 Einleitung".

Und nun zum Ziel des Dienens an der Landesverteidigung. Auch hier meint der Gesetzgeber mit dem Dienen in erster Linie günstige Tarife und gute Verbindungen. Ferner muss die Armee in Kriegs- und Notzeiten auf die SBB zählen können. Wenn der Staat in Gefahr ist, geht die Landesverteidugung vor. Seit dem 2. Weltkrieg leben wir Gott sei Dank in Frieden. Für Friedenszeiten muss eine Lösung gefunden werden, wie das Dienen an der Landesverteidigung vom Bund abgegolten werden kann, damit das Ziel der Selbsterhaltung durch die Landesverteidigung nicht beeinträchtigt wird.

Zusammenfassend stellen wir fest: Von den SBB können nicht masslose Dienste verlangt werden. Nach der Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung zum Entwurf eines Bundesgesetzes über die SBB vom 24. November 1936 sollten die SBB der Volkswirtschaft und der Landesverteidigung "nur im Rahmen der den Bundesbahnen zur Verfügung stehenden finanziellen Mittel"[1] dienen. "Dies besonders zu betonen, war notwendig, weil auf die dauernde Erhaltung des finanziellen Gleichgewichtes des Unternehmens gesehen werden muss und man von ihm weder verlangen noch ihm gestatten kann, dass es in seinen Dienstleistungen gegenüber der Volkswirtschaft über die eigene Leistungsfähigkeit hinaus gehe."[2]

2.13 Zu den Zielen der Privatbahnen

Mit dem Eisenbahngesetz vom 20. Dezember 1957 wollten die "policy-maker" die Privatbahnen zur Selbsterhaltung führen. Die grossen Defizite zeigen jedoch, dass dies nicht gelungen ist.

---

1 Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung zum Entwurf eines Bundesgesetzes über die Schweizerischen Bundesbahnen vom 24. November 1936, S. 102.

2 Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung zum Entwurf eines Bundesgesetzes über die Schweizerischen Bundesbahnen vom 24. November 1936, S. 102.

In der Botschaft an die Bundesversammlung zum Entwurf eines Eisenbahngesetzes[1] verlangt der Bundesrat finanzielle Hilfeleistungen für die Erneuerung der Anlagen und Fahrzeuge der Privatbahnen. Die Bahnen sollten gegenüber den Strassenverkehrsmitteln wettbewerbsfähig bleiben und nach der gewährten Hilfe nicht mehr zuschussbedürftig sein.

Trotz der grosszügigen Subventionen konnte das Selbsterhaltungsziel nicht erreicht werden. Mit dem Steigen der Hilfeleistungen wurden auch die Defizite grösser.

2.2 Die Verteilung der Kompetenzen in der schweizerischen Eisenbahnpolitik

Beim Lesen des Bundesgesetzes über die Schweizerischen Bundesbahnen vom 23. Juni 1944 und des Eisenbahngesetzes vom 20. Dezember 1957 fällt auf, dass die Entscheidungsfreiheit der Bahnmanager, verglichen mit derjenigen der Führungskräfte privater Unternehmungen, theoretisch stark eingeschränkt ist.

Folgende Organe befassen sich in der Schweiz mit Eisenbahnpolitik:

1. die Direktionen der Bahnen
2. die Verwaltungsräte der Bahnen
3. die Eisenbahnergewerkschaften
4. die Kommerziellen Konferenzen
5. das Eidgenössische Amt für Verkehr
6. das Eidgenössische Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement
7. der Bundesrat
8. die Bundesversammlung
9. das Schweizer Volk
10. die Kantone und Gemeinden

1 Vgl. Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung zum Entwurf eines Eisenbahngesetzes vom 3. Februar 1956, S. 18.

2.21 Bei den Bundesbahnen

2.211 Die Kompetenzen des Schweizer Volkes

Alle Verfassungsänderungen unterstehen dem obligatorischen Referendum und Gesetzesänderungen dem fakultativen Referendum (z. B. Aenderungen des SBB-Gesetzes). Weiter kann der Bund nur weitere Eisenbahnen übernehmen und neue Linien bauen, wenn das Schweizer Volk via fakultatives Referendum damit einverstanden ist.

2.212 Die Kompetenzen der Bundesversammlung

Nach Artikel 7 des SBB-Gesetzes stehen der Bundesversammlung folgende Befugnisse zu:

1. Die Genehmigung der vom Bundesrat aufgestellten Grundsätze der Tarifbildung;
2. die Gesetzgebung über das Dienstverhältnis des Personals;
3. die Genehmigung der Voranschläge, der Jahresrechnungen und der Geschäftsberichte;
4. Entscheide über den Erwerb weiterer Eisenbahnen sowie den Bau neuer Linien durch den Bund (unter Vorbehalt des Referendums);
5. die Genehmigung der endgültigen Stillegung von Eisenbahnlinien;
6. Entscheide über Massnahmen zur Defizitdeckung.

2.213 Die Kompetenzen des Bundesrates

Ein grosser Teil der Kompetenzen steht dem Bundesrat zu. Nach Artikel 8 des SBB-Gesetzes übt er die Oberaufsicht aus über die Geschäftsführung und den Finanzhaushalt der SBB. Er kann die nötigen Weisungen erteilen, die zur Wahrung der Interessen des Landes notwendig sind. Im einzelnen hat der Bundesrat vor allem folgende Befugnisse:

- Die Vertretung der SBB vor der Bundesversammlung.
- Die Wahl des Verwaltungsrates und der Geschäftsleitung. Die Stellen der Generaldirektoren werden nach dem Parteienproporz besetzt. Es hat sich eine Praxis herausgebildet, dass je ein Generaldirektor CVP-Mann, Freisinniger und Sozialdemokrat ist. Dies führt dazu, dass nicht immer die qualifiziertesten Führungskräfte befördert werden.
- Die Prüfung der Voranschläge und Jahresrechnungen und deren Vorlage an die Bundesversammlung.
- Die Ausgabe von Anleihen.
- Gemäss Artikel 4 kann der Bundesrat die Bundesbahnen ferner ermächtigen, ihre Betriebsweise zu ändern, um sie den neuesten Bedürfnissen des Verkehrs und der Volkswirtschaft anzupassen.

2.214 Die Kompetenzen des Eidgenössischen Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartementes

Artikel 3 der Verordnung zum Bundesgesetz über die Schweizerischen Bundesbahnen vom 20. Dezember 1971 weist dem Eidgenössischen Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement hauptsächlich folgende Befugnisse zu:

- Es bewilligt Ausnahmen vom Bundesgesetz über die SBB, wenn sie nur das innere Verhältnis zwischen Bund und Bundesbahnen betreffen.

- Es ermächtigt die SBB ihre Betriebsweise zu ändern, um die Verkehrsbedürfnisse besser zu befriedigen. Es geht vor allem um den Einsatz anderer Verkehrsmittel wie z.B. des Automobils, um eine bessere Verkehrsbedienung zu gewährleisten oder um die Stärkung der Landesverteidigung.

- Es entscheidet:
  - über die Einführung von Nebenbetrieben (Bahnhofbuffets, Kioske

usw.) und es genehmigt die Pläne für die Erstellung, die Erweiterung, den Betrieb und die Oeffnungszeiten dieser Nebenbetriebe, falls hierüber Meinungsverschiedenheiten zwischen den SBB und den Kantonsbehörden bestehen;
- über Einwände gegen Anschlüsse der SBB an Privatbahnen und Anlagen des Strassen-, Luft- und Wasserverkehrs.

- Es genehmigt u.a.:
  - die Gliederung der Generaldirektion und der Kreisdirektionen nach Abteilungen;
  - die Pläne für Bauten, die für mehr als 5 Millionen budgetiert werden;
  - die Fahrpläne;
  - die für die SBB und Privatbahnen geltenden gemeinsamen Dienstreglemente;
  - die Tarife.

2.22 Bei den Privatbahnen

2.221 Die Kompetenzen der Bundesversammlung

Die Bundesversammlung hat insbesondere folgende Befugnisse:

- Die Bundesversammlung erteilt und erneuert die Konzessionen für den Bau und Betrieb von Eisenbahnen. Diese können erteilt werden, "wenn nicht öffentliche Interessen, namentlich der Landesverteidigung, der Raumplanung und des Natur- und Heimatschutzes, verletzt werden und wenn der Verkehr nicht zweckmässiger und wirtschaftlicher durch ein anderes Verkehrsmittel bedient werden kann."[1]

- Sie genehmigt die vom Bundesrat aufgestellten Grundsätze der Tarifbildung.

---

1 Eisenbahngesetz, a.a.O., Artikel 5.

- Da die meisten Privatbahnen auf die finanzielle Hilfe des Bundes angewiesen sind, bestimmt die Bundesversammlung mit der Gewährung der Rahmenkredite z. T. die Investitionspolitik der Privatbahnen.

2.222 Die Kompetenzen des Bundesrates

Der Bundesrat darf eine Bahnkonzession dann erteilen, wenn keine öffentlichen Interessen verletzt werden, das Eisenbahnnetz nicht erweitert wird und die Kantone und die Bahnverwaltung mit der Erneuerung einverstanden sind.

Nach Artikel 10 des Eisenbahngesetzes vom 20. Dezember 1957 unterstehen Bau und Betrieb der Eisenbahnen der Aufsicht des Bundesrates. Er lässt die Aufsicht durch das Eidgenössische Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement ausüben.

Nach Artikel 12 des Bundesgesetzes über den Transport auf Eisenbahnen und Schiffen vom 11. März 1948 obliegt dem Bundesrat die Aufsicht über die Tarife. "Er bestimmt, welche Tarife zur Genehmigung vorzulegen sind."[1]

Artikel 14 des Eisenbahngesetzes räumt Bund, Kantonen und anderen Körperschaften des öffentlichen Rechts, welche namhafte Beiträge oder Darlehen gewährt haben, ein Vertretungsrecht in der Verwaltung der Bahnunternehmungen ein[2]. "Im Streitfall bestimmt der Bundesrat die Zahl der Vertreter aller öffentlichen Körperschaften und ihre Verteilung."[3]

---

1 Bundesgesetz über den Transport auf Eisenbahnen und Schiffen vom 11. März 1948, Artikel 12.

2 Vgl. Eisenbahngesetz, a. a. O., Artikel 14.

3 Eisenbahngesetz, a. a. O., Artikel 14.

2.223 Die Kompetenzen des Eidgenössischen Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartements

Der Bundesrat hat dem Eidgenössischen Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement die eigentliche Aufsicht über den Bau und Betrieb der Eisenbahnen übertragen. So müssen die Privatbahnen ihre Jahresrechnungen, Bilanzen und Statuten dieser Aufsichtsbehörde zur Genehmigung vorlegen. Diese Behörde gewährt die Subventionen gemäss dem Eisenbahngesetz und muss die Wirksamkeit der Hilfeleistungen prüfen. Sie ist verpflichtet Umstellungsuntersuchungen durchzuführen oder durchführen zu lassen, falls die Wirtschaftlichkeit der Bahnen mit den beabsichtigten technischen Verbesserungen nicht wesentlich verbessert werden kann[1].

2.3 Die Instrumente der Eisenbahnpolitik

In diesem Teil unserer Arbeit werden wir das Instrumentarium schildern, das den "policy-makern" zur Zielerreichung zur Verfügung steht.

Wie kann das Instrumentarium gegliedert werden? Fast jeder Autor gliedert die Instrumente anders. Nach Kaspar[2] wurden bisher folgende Instrumente eingesetzt:

- Infrastrukturpolitik
- Tarifpolitik
- Sanierungs- und Hilfeleistungspolitik
- Marktregulierungs- und Wettbewerbspolitik
- Finanzpolitik
- Privatbahnverstaatlichungspolitik
- Alpentransversalenpolitik

---

1 Vgl. Verordnung über Vollzug des sechsten und siebenten Abschnittes des Eisenbahngesetzes vom 19. Dezember 1958, Artikel 6 Absatz 2.

2 Vgl. Kaspar, Claude: Die schweizerische Verkehrspolitik im Rückblick, a.a.O., S. 45.

Diese Gliederung führt dazu, dass die Kundenbedürfnisse zu wenig berücksichtigt werden. Wir möchten in unserer Arbeit die Absatzseite in den Vordergrund stellen. In Zukunft sollten die Infrastruktur- und Finanzpolitik vermehrt nach dem Markt ausgerichtet werden; daher werden wir diese Probleme unter dem Titel "Produktgestaltungspolitik" erläutern. Die Alpenstransversalenpolitik ist ebenfalls ein Investitions- und Finanzproblem, das wir bei der Produktgestaltungspolitik untersuchen werden. Was die Tarifpolitik betrifft, so ist diese Bezeichnung heute z. T. veraltet, da ein Grossteil der Bahngeschäfte nach sogenannten Frachtabkommen abgewickelt wird. In Zukunft werden immer mehr Geschäfte nicht mehr nach Tarifen abgeschlossen werden. Die Bezeichnung Preispolitik ist sicher für die Bahnen eher angebracht.

Uns erscheint die Gliederung in die folgenden vier Instrumente am geeignetsten:

- Produktgestaltungspolitik
- Preispolitik
- Sanierungs- und Hilfeleistungspolitik
- Marktregulierungs- und Wettbewerbspolitik.

2.31 Die Produktgestaltungspolitik

Die Eisenbahnen bieten vor allem Dienstleistungen an. Sie transportieren Güter, Personen und Nachrichten. Von wenigen Ausnahmen abgesehen führen sie jedoch nur schienengebundene Transporte durch. Dienstleistungen dienen zur Befriedigung von Bedürfnissen, in unserem Fall von Verkehrsbedürfnissen. Nach Dr. Gablers Wirtschafts-Lexikon[1] ist ein Bedürfnis ein "Gefühl eines Mangels mit dem Streben, ihn zu beseitigen". Meyer[2] definiert den Verkehr "als die räumliche Ueber-

1 Dr. Gablers Wirtschafts-Lexikon, 9. Auflage, Wiesbaden 1976, S. 535.

2 Meyer, H.R.: Der Verkehr und seine grundlegenden Probleme, a.a.O., S. 37

tragung von Personen, Gütern und Nachrichten". Die Dienstleistung der Eisenbahn ist die räumliche Uebertragung von Personen, Gütern und Nachrichten auf Schienen.

In der Produktgestaltungspolitik haben die "policy-maker" vor allem die folgenden drei Handlungsmöglichkeiten:

1. Die Neueinführung von Dienstleistungen
2. Das Weglassen von Dienstleistungen
3. Veränderungen der bisherigen Dienstleistungen.

Es wird immer wieder behauptet die Produktgestaltungspolitik der Bahnen werde durch die drei Grundpflichten (Betriebspflicht, Fahrplanpflicht, Beförderungspflicht) wesentlich beeinflusst[1]. Wir möchten vorerst diese Frage klären. Auf die vierte Grundpflicht, die Tarifpflicht, werden wir im Abschnitt "2.32 Die Preispolitik" näher eintreten.

2.311 Die gemeinwirtschaftlichen Leistungen

In der Eisenbahn-Gesetzgebung findet man recht wenig über die gemeinwirtschaftlichen Leistungen der Bahnen. Im Bundesgesetz über die Schweizerischen Bundesbahnen vom 23. Juni 1944 wird von diesen Verpflichtungen überhaupt nicht gesprochen. Dieser Begriff wird im Eisenbahngesetz vom 20. Dezember 1957 erst im sechsten Abschnitt "Abgeltung gemeinwirtschaftlicher Leistungen und unternehmungsfremder Lasten" erwähnt. Es heisst dort: "Gemeinwirtschaftliche Leistungen ergeben sich aus den Grundpflichten, welche den Eisenbahnen den Charakter öffentlicher Verkehrsdienste verleihen (Betriebspflicht, Fahrplanpflicht, Beförderungspflicht, Tarifpflicht), sowie aus solchen tarifarischen und betrieblichen Massnahmen, die in besonderer Weise volks-

---

1 Vgl. Bauer, Georg: Einsatzmöglichkeiten der Marketinginstrumente im Personenverkehr der Schweizerischen Bundesbahnen, in: Schweizerisches Archiv für Verkehrswissenschaft und Verkehrspolitik (Zürich), 31. Jg., Nr. 2 vom Juni 1976, S. 135.

wirtschaftlichen, sozialen und kulturellen Bedürfnissen Rechnung tragen, insofern es sich um Leistungen handelt, die eine Bahnunternehmung bei kaufmännischer Geschäftsführung ohne entsprechenden Ausgleich nicht übernehmen könnte."[1]

Wir möchten betonen: Der Artikel 50 begründet die Grundpflichten nicht, er erwähnt sie nur. Problematisch ist, dass die Bahnen aufgrund dieses Artikels globale Abgeltungen erhalten.

Wer etwas Konkretes über die Pflichten erfahren will, muss in der übrigen Gesetzgebung Umschau halten. In den nachfolgenden Abschnitten werden wir näher auf die einzelnen Grundpflichten eintreten und untersuchen, welche Belastungen die Bahnen zur Zeit noch zu tragen haben.

2.3111 Zur Betriebspflicht

2.31111 Zur Betriebspflicht der SBB

Nach dem Bundesrat bedeutet die Betriebspflicht, "dass die SBB den Betrieb auf ihren Strecken grundsätzlich, also ohne Rücksicht auf die Rentabilität, aufrechterhalten müssen. Als Vertreter des Gesamtinteresses hatte der Staat bei der Anlage des Eisenbahnnetzes auch auf jene Strecken zu achten, die zwar rentabilitätsmässig weniger interessant, volkswirtschaftlich aber wichtig waren. Der Bund verlangt auch heute noch, dass der Betrieb solcher Strecken so lange aufrechterhalten wird, als sie wirtschafts-, struktur- oder verkehrspolitisch unentbehrlich sind. Bahnlinien dürfen nach Artikel 4 Absatz 3 des SBB-Gesetzes nur mit Zustimmung der Bundesversammlung endgültig stillgelegt werden. Aenderungen der Betriebsweise bedürfen gemäss Artikel 4 Absatz 2 des erwähnten Gesetzes der Zustimmung des Bundesrates."[2]

---

1 Eisenbahngesetz, a.a.O., Artikel 50.

2 Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung zu einem Bundesbeschluss über die Abgeltung der gemeinwirtschaftlichen Leistungen der Schweizerischen Bundesbahnen, in: Bundesblatt (Bern), 122. Jg., Band II, Nr. 27 vom 10. Juli 1970, S. 67.

Es stimmt, Streckenstillegungen bedürfen nach dem SBB-Gesetz der Genehmigung der Bundesversammlung, und die Aenderungen der Betriebsweise (Umstellungen auf die Strasse) müssen vom Bundesrat genehmigt werden. Im Zweckartikel des SBB-Gesetzes steht jedoch: "Die Bundesbahnen sind nach gesunden betriebswirtschaftlichen Grundsätzen zu verwalten und zu betreiben."[1] Was heisst das, nach gesunden betriebswirtschaftlichen Grundsätzen zu verwalten und zu betreiben? Wir verstehen darunter eine wirtschaftlich gesunde Unternehmung, die sich selbst erhält und nicht auf Subventionen angewiesen ist. Wenn die SBB "nach gesunden betriebswirtschaftlichen Grundsätzen zu verwalten und zu betreiben sind", müssen sie unrentable Strecken auf Strassentransporte umstellen können. Bei schlechter Finanzlage sind die SBB verpflichtet, den Bundesrat um Bewilligung zu ersuchen, die unrentablen Linien auf Autotransporte umstellen zu dürfen. Bis zum heutigen Tage haben die SBB dem Bundesrat kein einziges Umstellungsgesuch eingereicht, obwohl die Finanzlage unhaltbar geworden ist. Von einer Betriebspflicht kann erst gesprochen werden, wenn der Bund Umstellungsgesuche abgelehnt hat. Die Betriebspflicht ist ökonomisch nicht relevant; die SBB betreiben die defizitären Linien bisher freiwillig.

2.31112 Zur Betriebspflicht der Privatbahnen

Artikel 7 des Eisenbahngesetzes vom 20. Dezember 1957 schreibt dem Inhaber einer Eisenbahnkonzession vor, die Bahn mit Einschluss der nötigen Hilfsbetriebe zu betreiben. Nach Artikel 8 des gleichen Gesetzes ist eine Aenderung der Betriebsweise nur mit Bewilligung des Bundesrates gestattet, und zwar nur bei Vorliegen einer Notlage oder aus andern wichtigen Gründen. Was versteht man unter einer Notlage? Es geht dabei vor allem um eine finanzielle Notlage. Viele Privatbahnen befinden sich dauernd in finanzieller Bedrängnis. Bei diesen Bahnen be-

---

1 Bundesgesetz über die Schweizerischen Bundesbahnen vom 23. Juni 1944, Artikel 3 Absatz 2.

steht somit vorderhand sicher keine Betriebspflicht, da sie bei finanzieller Notlage dem Bundesrat Umstellungsgesuche einreichen können, und der Bundesrat Erleichterungen gewähren kann, d.h. er müsste den Umstellungsgesuchen entsprechen. Bis jetzt hat der Bundesrat keine Umstellungsgesuche abgelehnt. Von einer Betriebspflicht könnte erst gesprochen werden, wenn der Bundesrat Umstellungen verweigern würde.

Wenn die Betriebspflicht relevant wäre, müsste der Bundesrat laufend über Stillegungs- und Umstellungsgesuche entscheiden. Das Gegenteil ist der Fall; Bahnen und Bevölkerung stimmen Umstellungsforderungen in der Regel nicht zu, wie das nachfolgende Zitat zeigt: "Kein Wunder, dass die Bahnen vor allem die Privatbahnen, darunter auch die Oberaargau-Jura-Bahnen und die Solothurn-Niederbipp-Bahn, auf die Barrikaden steigen und die Parlamentarier über ihre Situation informieren. Dieser Kampf, bei einigen wird es ein Kampf ums Ueberleben sein, kann und darf der Bevölkerung nicht gleichgültig sein."[1] Der Hauptgrund für die ablehnende Haltung dürfte die automatische Defizitdeckung sein. Sobald die Regelung eingeführt wird, dass diejenigen, die fordern, auch bezahlen müssen, werden die Widerstände gegen Umstellungen geringer werden.

2.3112 Zur Fahrplanpflicht

Dr. Gablers Verkehrs-Lexikon versteht unter Fahrplan "im engeren Sinne die Zeitfolge für Abfahrt, Durchfahrt und Ankunft eines Zuges, Triebwagens, Omnibusses an den einzelnen Bahnhöfen, Halte- und sonstigen Betriebsstellen eines Verkehrsunternehmens (Einzelfahrplan). Im weiteren Sinne versteht man unter Fahrplan die Zusammenfassung solcher Einzelfahrpläne in Kursbüchern, Aushangfahrplänen, Bildfahrplänen usw."[2]

---

1 Lüchinger, Tony: Auch Privatbahnen im Oberaargau von Sparmassnahmen betroffen. Individualverkehr? Oeffentlicher Verkehr?, in: Berner Nachrichten (Münsingen) vom 5. März 1977, S. 18.

2 Dr. Gablers Verkehrs-Lexikon (hrsg. von Walter Linden), a.a.O., S. 465/466.

Nach dem Bundesrat ist die Fahrplanpflicht eine Belastung für die Bahnen. "Die Fahrplanpflicht besagt, dass die Verkehrsbedienung bestimmter Orte zu bestimmten Zeiten im voraus zu planen und zu veröffentlichen ist, wobei die einmal festgelegten Züge unabhängig davon zu führen sind, ob eine ausreichende Nachfrage besteht. Im Gegensatz zu den privaten erbringen die öffentlichen Verkehrsmittel ihre Leistungen nach örtlich und zeitlich genau fixierten Plan ... Die Aufstellung und Veröffentlichung eines Fahrplanes an sich ist ... keine gemeinwirtschaftliche Leistung. Nach Artikel 36 des Eisenbahngesetzes sind aber bei der Aufstellung der Fahrpläne die beteiligten Behörden des Bundes und der Kantone anzuhören. Die Verordnung vom 29. November 1946 (BS 7105) über die Aufstellung der Fahrpläne sichert der Oeffentlichkeit ein weitgehendes Mitspracherecht zu. Aenderungsbegehren können bis an den Bundesrat weitergezogen werden."[1]

Meyer weist hingegen nach, dass die Fahrplanpflicht ökonomisch nicht relevant ist; da Artikel 36 des schweizerischen Eisenbahngesetzes von 1957 bestimmt, "die Fahrpläne hätten unter Berücksichtigung der Bedürfnisse des Verkehrs, der Leistungsfähigkeit der Anlagen und eines wirtschaftlichen Betriebes die Anschlüsse zu erleichtern; also auch hier durchaus wirklichkeitsnahe Einschränkungen."[2]

Wir fassen zusammen: Rechtlich besteht für die Bahnen eine Fahrplanpflicht, da die eidgenössische Aufsichtsbehörde über Fahrplanwünsche der Kantone entscheidet[3]; dadurch können den Schweizer Bahnen theoretisch unwirtschaftliche Fahrzeiten aufgezwungen werden, die vom betriebswirtschaftlichen Gesichtspunkt aus nicht angebracht sind[4]. Wir müs-

---

1 Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung zu einem Bundesbeschluss über die Abgeltung der gemeinwirtschaftlichen Leistungen der Schweizerischen Bundesbahnen, a.a.O., S. 67/68.

2 Meyer, H.R.: Ein seltsames verkehrspolitisches Dokument, in: Internationale Transport Zeitschrift (Basel), Nr. 36 vom 3.9.76, S. 4053.

3 Vgl. Fahrplanverordnung vom 2. September 1970, Artikel 10.

4 Vgl. Bauer, Georg: Einsatzmöglichkeiten der Marketinginstrumente im Personenverkehr der Schweizerischen Bundesbahnen, a.a.O., S. 137.

sen uns aber fragen: Ist die Fahrplanpflicht ökonomisch relevant? Diese Frage muss mit Nein beantwortet werden. Die Schweizer Bahnen erfüllen die Fahrplanpflicht freiwillig; sie lassen es gar nicht zu Entscheidungen der Aufsichtsbehörde kommen, die sie zum Führen von unrentablen Zügen verpflichten würden. Die globalen Zuweisungen (globalen Abgeltungen, Defizitdeckungen) ermöglichen es den Bahnen, ein Produktionsprogramm anzubieten, das den wirklichen Bedürfnissen des Verkehrs nicht entspricht[1].

2.3113 Zur Beförderungspflicht

Der Bundesrat erläutert die Beförderungspflicht wie folgt: "Die Beförderungspflicht bestimmt, dass die Bahnen alle Personen und Güter zur Beförderung annehmen müssen, wenn die gesetzlichen Voraussetzungen dafür erfüllt sind. Dies hat zur Folge, dass sich die Bahnen auf die Bewältigung von Verkehrsspitzen einrichten müssen."[2]

Ziegler[3] weist jedoch nach, dass für die Bahnen keine Beförderungspflicht besteht; es handelt sich um eine reine Kontrahierungspflicht, nach welcher die Bahnen lediglich verpflichtet sind, privatrechtliche Beförderungsverträge abzuschliessen.

Wichtig ist die Aussage "wenn die gesetzlichen Voraussetzungen dafür erfüllt sind." Die sogenannte Beförderungspflicht ist im Bundesgesetz über den Transport auf Eisenbahnen und Schiffen vom 11. März 1948, Artikel 7, und im Transportreglement vom 2. Oktober 1967 geregelt.

---

1 Auf S. 96 f. werden wir zeigen, wie dieses Problem mit der Einführung des Prinzips der speziellen Entgeltlichkeit gelöst werden kann.

2 Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung zu einem Bundesbeschluss über die Abgeltung der gemeinwirtschaftlichen Leistungen der Schweizerischen Bundesbahnen, a.a.O., S. 68.

3 Ziegler, Hans Peter: Die Beförderungspflicht der Bahnen unter besonderer Berücksichtigung des Stückgutproblems, Diss. St. Gallen (gedr. Winterthur 1976), S. 27 ff.

Erstens verlangen Transportgesetz und Transportreglement, dass sich der Reisende oder der Absender den geltenden Beförderungsbedingungen und den sonstigen allgemeinen Anordnungen der Eisenbahnen unterzieht. Die Bahn legt also die Vertragsbedingungen fest, und der Bahnkunde muss sich diesen unterziehen. Falls der potentielle Vertragspartner nicht bereit ist, die Vertragsbedingungen zu akzeptieren, kann die Bahn gestützt auf Art. 7 des Transportgesetzes den Vertragsabschluss verweigern. Die Bahnen haben also die Möglichkeit, die Beförderungsbedingungen so festzulegen, "dass interessanter Verkehr angezogen, uninteressanter Verkehr abgestossen wird."[1]

Zweitens können sich die Bahnen in bestimmten Fällen auf Polizeivorschriften berufen und erklären, die Beförderung sei aus Gründen der öffentlichen Ordnung verboten.

Weiter müssen sich die Gegenstände, zu deren Transport die Bahnen verpflichtet sind, "nach der Anlage und dem Betrieb der beteiligten Eisenbahnen zur Beförderung eignen"[2]. Die Eisenbahnen müssen also nicht jeden Gegenstand transportieren, wie dies oft behauptet wird. Es handelt sich im Grunde genommen um gar keine Beförderungspflicht. Die Bahnen wollen ja Gegenstände transportieren. Jede private Transportunternehmung transportiert auch jeden Gegenstand gegen ein entsprechendes Entgelt, falls sich ihre Anlagen zum Transport eignen.

Ferner muss "die Beförderung mit den üblichen, den regelmässigen Bedürfnissen des Verkehrs genügenden Beförderungsmitteln möglich"[3] sein. Die Bahnen dürfen also Transporte abweisen, wenn ihre Kapazitäten ausgelastet sind.

---

1 Meyer, H.R.: Ein seltsames verkehrspolitisches Dokument, in: Internationale Transport Zeitschrift (Basel), a.a.O., S. 4053.

2 Reglement über den Transport auf Eisenbahnen und Schiffen (Transportreglement) vom 2. Oktober 1967, Artikel 6.

3 Reglement über den Transport auf Eisenbahnen und Schiffen, a.a.O., Artikel 6.

Und nun noch zum Argument, die Bahnen müssten sich auf die Bewältigung von Verkehrsspitzen einrichten[1]. Dies würden sie auch ohne Beförderungspflicht tun. Sie können in Spitzenzeiten auch nicht jedem Fahrgast einen Sitzplatz garantieren. Die Bahnen haben die Möglichkeit, in Verkehrsspitzen höhere Preise zu verlangen. Entsprechende Gesuche für höhere Preise in Spitzenzeiten wurden in letzter Zeit von der Aufsichtsbehörde keine abgelehnt. Oekonomisch wäre die Beförderungspflicht erst relevant, wenn im Rahmen der Tarifpflicht Preiserhöhungen abgelehnt würden.

2.3114 Zusammenfassung

Viele Probleme der Eisenbahnen stammen aus der Monopolzeit. Damals zwang der Staat den Eisenbahnen die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen zum Schutze der Konsumenten auf. Mit der Entwicklung des Strassen-, Luft- und Rohrleitungsverkehrs haben die Bahnen das faktische Transportmonopol verloren. Man versuchte, die gemeinwirtschaftlichen Pflichten zu mindern; unnötige Reste sind geblieben. In der Botschaft an die Bundesversammlung über die Aenderung des Bundesgesetzes über die Schweizerischen Bundesbahnen vom 10. Oktober 1961 schrieb der Bundesrat: "Nach sorgfältiger Prüfung der ganzen Angelegenheit ist der Bundesrat hier zur Auffassung gelangt, dass die Bundesbahnen bei Gutheissung seiner Anträge auf Verdoppelung des Dotationskapitals keinen Anspruch mehr haben auf Abgeltung gemeinwirtschaftlicher Leistungen und unternehmungsfremder Lasten aus der Vergangenheit oder aus heute vorliegenden Tatbeständen."[2]

---

1 Vgl. Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung zu einem Bundesbeschluss über die Abgeltung der gemeinwirtschaftlichen Leistungen der Schweizerischen Bundesbahnen, a.a.O., S. 68.

2 Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung über die Aenderung des Bundesgesetzes über die Schweizerischen Bundesbahnen vom 10. Oktober 1961, in: Bundesblatt (Bern), 113. Jg. Bd. II, 1961, S. 758.

Trotzdem erhalten die SBB für die sogenannten gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen zur Zeit jährlich 195 Millionen Franken Abgeltungen. Heute erbringen die Bahnen die gemeinwirtschaftlichen Leistungen vor allem, weil sie dafür abgegolten werden. Dank diesen Subventionen können sie ihre Defizite auf eine bequeme Art vermindern.

2.312 Das Streckenprogramm

Das Streckenprogramm umfasst:

- die befahrenen Eisenbahnlinien
- das Fahrplanangebot
- das Rollmaterial

2.3121 Die Eisenbahnlinien

Die Eisenbahnlinien werden in der Schweiz einerseits von den Schweizerischen Bundesbahnen, andererseits von sogenannten Privatbahnen betrieben. Das SBB-Netz beträgt rund 2900 km, das Privatbahnnetz rund 2100 km. Die Schweiz hat eine ungünstige Eisenbahnstruktur; vor allem aus föderalistischen Gründen werden noch zu viele verkehrsarme Strecken durch die Bahnen bedient. Die regionalen und lokalen Eigenständigkeiten werden zu sehr berücksichtigt.

2.31211 Der Bau neuer Linien

Nach der geltenden gesetzlichen Regelung wird über den Bau neuer Linien politisch entschieden. Die Ingenieure haben in letzter Zeit viele Projekte entworfen, ohne ihre Rentabilität abzuklären. Aus finanziellen Gründen werden keine privaten Linien mehr gebaut. Wenn der Bund neue

Linien bauen will, darf er dies nur gestützt auf einen dem Referendum unterstellten Bundesbeschluss[1].

Zur Zeit wird an einer neuen Linie gebaut – an der Flughafenlinie (am Bahnanschluss des Flughafens Zürich). Dieser Bau wurde nicht dem Referendum unterstellt, weil es sich nach Meinung des Bundesrates nur um eine Schlaufe der bestehenden Linie Oerlikon-Kloten-Bassersdorf handelt[2]. Diese Ansicht ist jedoch umstritten[3]. In einer Volksabstimmung wäre dieses Projekt wahrscheinlich abgelehnt worden.

Die langen Zubringerzeiten von den Flugplätzen zu den Stadtzentren sind eine Schwäche des Luftverkehrs gegenüber den Eisenbahnen. Mit der Flughafenlinie nach Kloten werden die Zubringerzeiten zum Stadtzentrum verkürzt. Eine Schwäche des Luftverkehrs wird damit ausgemerzt. Zudem wird sich in Zukunft mit den Senkrechtstartern die Konkurrenzierung der Bahnen noch verstärken[4]. Die SBB schneiden sich mit dem Bau dieser Linie ins eigene Fleisch; ihre Konkurrenzfähigkeit gegenüber dem Luftverkehr wird sich dadurch noch mehr verschlechtern. Diese Investition wird nie rentieren und zu einer weiteren Erhöhung der SBB-Defizite beitragen[5]. Da von der Flughafenlinie vor allem die Luftverkehrsgesellschaften profitieren werden, hätten die SBB vor Baubeginn von diesen eine Subvention verlangen sollen.

---

1 Vgl. Bundesgesetz über die Schweizerischen Bundesbahnen, a.a.O., Artikel 2.

2 Vgl. Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung über einen Bundesbeitrag für den Bahnanschluss des Flughafens Zürich vom 27. März 1974, S. 9.

3 Vgl. Meyer, H.R.: Aktuelle Probleme der Verkehrswirtschaft, in: Neue Zürcher Zeitung (Zürich), Nr. 528 vom 13. November 1973, S. 9.

4 Vgl. Meyer, Hans-Reinhard: Verkehrswirtschaft und Verkehrspolitik, a.a.O., S. 146.

5 Vgl. Meyer, Hans-Reinhard: Verkehrswirtschaft und Verkehrspolitik, a.a.O., S. 256.

2.31212 Der Ausbau der bestehenden Linien

Beim Ausbau der bestehenden Linien wurden bisher keine Prioritäten gesetzt. Statt die Gelder konzentriert für den Ausbau der Hauptlinien St. Gallen-Genf, Basel-Chiasso und Basel-Zürich einzusetzen, wurde nach dem Giesskannenprinzip konzeptlos überall in der Schweiz investiert, z.T. in Linien, die auf Bus umgestellt werden sollten (z.B. Oberaargau Jura-Bahnen) oder in Geschäftszweige, die abgestossen werden sollten (z.B. neue Stückguthallen). Verantwortlich für diese Fehlinvestitionen sind das fehlende unternehmerische Denken in der schweizerischen Eisenbahnpolitik und das veraltete Hilfeleistungssystem an die Bahnen, das die Unwirtschaftlichkeit geradezu prämiert[1].

Der Furka-Basistunnel, die grösste Verkehrs-Fehlinvestition des 20. Jahrhunderts!

Welche Folgen die Verpolitisierung der Eisenbahnen haben kann, soll am Beispiel des Furka-Basistunnels veranschaulicht werden. 1971 haben die eidgenössischen Räte für diesen Bau einen Bundesbeitrag von 70 Millionen Franken gesprochen. Die Parlamentarier pflegen in Wahljahren nach allen Seiten Geschenke zu verteilen, um mehr Popularität zu erlangen[2]. So fielen auch die Beratungen der Vorlage zum Bau des Furka-Basistunnels 1971 in ein Wahljahr.

Bundesrat Bovin wollte mit diesem Tunnel die Berggebiete fördern, ein an sich sehr lobenswertes Vorhaben. Nur leidet das Goms nicht an der Verkehrslage. Es liegt günstiger als z.B. Saas-Fee oder Zermatt[3]. Der

---

1 Vgl. Ruchti, Erwin: Die Subventionsmaschine wird geölt, in: Der Bund (Bern), Nr. 69 vom 23. März 1973, S. 39.

2 Vgl. Meyer, H.R.: Warum der Furka-Basistunnel verfehlt ist, in: Der Bund (Bern), Nr. 282 vom 2. Dezember 1973, S. 35.

3 Vgl. Meyer, H.R.: Warum der Furka-Basistunnel verfehlt ist, a.a.O., S. 35.

Tunnel nützt dem Tourismus nichts. Es besteht auch keine Hoffnung, dass die Zürcher nach der Eröffnung des Tunnels ihre Wochenende im Goms verbringen werden. Sie haben nähergelegene und besser ausgerüstete Erholungsgebiete wie Hoch-Ybrig und in Graubünden[1]. Die Furka-Oberalp-Bahn ist heute eine der wenigen Gletscherbahnen der Welt; mit dem Basistunnel wird diese Attraktivität verloren gehen[2].

Die Bahn wird nach der Fertigstellung den oberen Teil des Goms ganzjährig bedienen; daraus wird ein noch grösseres Defizit resultieren[3]. Am besten wäre es, wenn die Bahn durch einen Postautokurs ersetzt würde; mit einem Strassentunnel wäre dem Goms mehr gedient. Da die Baukosten zu gering veranschlagt wurden, musste das Parlament 1976 erneut einen Beitrag von 80 Millionen Franken bewilligen, was einer mehr als 100prozentigen Kostenüberschreitung entspricht. Wahrscheinlich wird es noch zu Prozessen gegen den Oberbauleiter kommen[4].

Diese 150 Mio Franken hätten einen schönen Beitrag an den Ausbau der Linie Zürich-Bern oder an die Lötschberglinie gegeben. Behörden und Schweizer Volk müssen aus dieser Geschichte eines lernen: eine solche Fehlinvestition darf nie mehr vorgenommen werden! Noch ist es jedoch nicht zu spät, den Bau im Rahmen der Sparübungen zu stoppen.

---

1 Vgl. Meyer, H.R.: Warum der Furka-Basistunnel verfehlt ist, a.a.O., S. 35.

2 Vgl. Meyer, Hans-Reinhard: Verkehrswirtschaft und Verkehrspolitik, a.a.O., S. 265 f.

3 Vgl. Meyer, Hans-Reinhard: Ausgewählte verkehrswirtschaftliche Gebiete, a.a.O.

4 Vgl. (-a-): Prozess gegen Oberbauleiter? Schadenersatzforderung der Furka-Oberalp-Bahn, in: Der Bund (Bern), Nr. 8 vom 11. Januar 1977, S. 1; o.V.: Vor Prozessen wegen des Furkatunnels?, in: Neue Zürcher Zeitung (Zürich), Nr. 8 vom 11. Januar 1977, S. 24.

2.31213 Die Umstellung von schwach frequentierten Eisenbahnlinien auf Strassentransporte

Wir möchten vorerst einige Vorzüge des öffentlichen Strassenverkehrsmittels gegenüber der Bahn schildern:

Mit einem Busbetrieb kann das bestehende Netz leicht erweitert und neuen Verkehrsbedürfnissen angepasst werden.

Die Wirtschaftlichkeit ist bei Busbetrieben grösser, weil sie weniger Investitionskosten verursachen als die Eisenbahnen. Für Strassenfahrzeuge braucht man keine speziellen Wege zu unterhalten; sie können das bestehende Strassennetz benutzen. Es erstaunt folglich nicht, dass der Selbsterhaltungsgrad der konzessionierten Automobilunternehmen bedeutend grösser ist als derjenige der Privatbahngesellschaften, obwohl das Verkehrsaufkommen der ersteren geringer ist.

Schliesslich sei noch darauf hingewiesen, dass die Automobile noch für Ausflugsfahrten eingesetzt werden können und dadurch ihre finanzielle Lage verbessert werden kann.

Gegen die Aufhebung von Eisenbahnlinien wird oft die Umweltverschmutzung angeführt[1]. Es heisst, die Eisenbahnen verschmutzten die Umwelt weniger als die Autobusse. Das stimmt, aber die elektrischen Heizungen verschmutzen die Luft auch weniger als die Oelheizungen. Man kann die Elektrizitätsüberschüsse, die durch die Aufhebung von Nebenlinien entstehen, für elektrische Heizungen verwenden, dadurch wird die Zahl der Oelheizungen kleiner. Für die Umwelt kommt es auf das gleiche heraus ob sie durch Strassenfahrzeuge oder durch Oelheizungen verschmutzt wird. Zudem sind die Schweizer Bahnen auf den Strom aus den Atomkraftwerken angewiesen, und bei der Atomkraft stellt sich ebenfalls ein Umweltproblem, nämlich: wo soll der Atommüll gelagert werden? Wei

---

1 Vgl. Lüchinger, Tony: Eriswil-Bahn: Langfristig denken, in: Berner Nachrichten (Münsingen) vom 29. April 1977, S. 23.

er ist zu beachten, dass heute auch auf der Strasse umweltfreundliche Fahrzeuge eingesetzt werden können.

n Diskussionen um die Verlagerung des öffentlichen Verkehrs von der Bahn auf die Strasse wird oft auch festgestellt, dass auf der Strasse mehr Unfälle passieren als bei den Eisenbahnen. So schreibt Lüchinger in einem Artikel gegen die Umstellung der Eriswil-Bahn: "Es wird auch immer wieder vergessen, dass alljährlich in der Schweiz über 1000 Menschen auf den Strassen sterben, ganz zu schweigen von den vielen zu Krüppeln gefahrenen Menschen."[1] Bei solchen Erörterungen werden die Unfalltoten des privaten Strassenverkehrs mit denjenigen des Eisenbahnverkehrs verglichen. Eine solche Argumentation ist falsch. Die Eisenbahnen sollen einfach durch ein anderes öffentliches Verkehrsmittel (Strassenfahrzeuge) ersetzt werden. Wer Vergleiche anstellen will, muss die Unfalltoten des öffentlichen Strassenverkehrs den Unfalltoten des Eisenbahnverkehrs gegenüberstellen, und zwar am besten pro Million gefahrene Personenkilometer. Professor Fritsch hat einen solchen Vergleich durchgeführt und festgestellt, "dass der Bus als öffentliches Verkehrsmittel dreimal sicherer ist als die Eisenbahn"[2].

Weiter wird argumentiert, eine Umstellung sei für die Kunden nachteilig, weil bei den Bahnen während der Oeffnungszeiten der Schalter direkte Fahrkarten ausgegeben werden. Folglich könnten an den Umsteigeorten kürzere Anschlusszeiten eingerechnet werden, da die Fahrgäste dort keine Billete mehr lösen müssten[3]. Dieses Argument ist jedoch heute nicht mehr so wichtig, da viele Privatbahnen für das Schalterpersonal die Fünftagewoche eingeführt haben und die Schalter an Samstagen und Sonntagen geschlossen sind. Zudem können die Billette für die wichtigsten Bestimmungsorte aus Automaten bezogen werden.

Lüchinger, Tony: Eriswil-Bahn: Langfristig denken, a.a.O., S. 23.

Meyer-Usteri, Konrad: Wesensgerechte Verkehrsteilung Schiene-Strasse, in: Neue Zürcher Zeitung (Zürich), Nr. 203 vom 31. August 1976, S. 27.

Vgl. Zumbühl, Hans: Untersuchung der Ersetzbarkeit von Eisenbahnen durch schienenlose Verkehrsmittel, Diss. Bern 1955 (gedr. Winterthur 1955), S. 83.

Auch in der Schweiz hat man die Vorzüge der Strassentransportmittel erkannt. Nach dem Eisenbahngesetz[1] sollte daher die Umstellung von der Bahn auf die Strasse gefördert werden.

Aus der nachfolgenden Tabelle können wir entnehmen, dass das gesamte Eisenbahnnetz der Schweiz seit 1950 nicht stark reduziert wurde.

Tabelle 4: Die Entwicklung der Bahnen des allgemeinen Verkehrs

	Normalspur		Schmalspur	
	Anzahl	Länge m	Anzahl	Länge m
1950	34	3'633'814	48	1'517'932
1960	33	3'616'518	43	1'501'551
1970	32	3'597'857	37	1'412'305
1971	32	3'598'012	37	1'412'284
1972	32	3'597'882	37	1'409'200
1973	31	3'597'722	36	1'394'710
1974	31	3'597'954	36	1'391'958
1975	31	3'604'694	36	1'389'676

Quelle: Eidgenössisches Amt für Verkehr: Schweizerische Verkehrsstatistik 1975, Bern 1976, S. XIV.

2.312131 Die Umstellungspolitik bei den SBB

Im SBB-Gesetz vom 23. Juni 1944, Artikel 4 Absatz 2 und 3, steht: "Der Bundesrat kann ferner die Bundesbahnen ermächtigen, ihre Betriebsweise zu ändern, um sie den Bedürfnissen des Verkehrs und den Erfordernissen der Volkswirtschaft anzupassen. Die endgültige Stillegung von Eisenbahnlinien bedarf der Zustimmung der Bundesversammlung."

---

1 Vgl. Eisenbahngesetz, a.a.O., Artikel 57.

Wir vermissen im SBB-Gesetz einen klaren Auftrag an die Bundesbahnen, Transportleistungen mit Strassenfahrzeugen durchzuführen, falls diese wirtschaftlicher sind und/oder die Qualität dadurch verbessert werden kann. Die Bundesbahnen verstecken sich hinter der Betriebspflicht und ersuchen den Bundesrat nicht um die Bewilligung, unrentable Linien umzustellen. Der Bundesrat müsste den Gesuchen der SBB entsprechen, da die Bahnen heute für die wirtschaftliche Entwicklung der Randgebiete nicht mehr notwendig sind, wenn als Ersatz Strassenfahrzeuge eingesetzt werden. Wichtig ist, dass die Strassentransportmittel die Fahrgäste zu den gleichen Bedingungen (vor allem gleicher Fahrpreis und gleiche Fahrplandichte) bedienen.

Warum stellen die SBB keine Umstellungsgesuche? Mit Linienschliessungen würden sie an Macht und Umsatz verlieren, Stellen gingen verloren, andere Stellen würden vielleicht tiefer eingestuft werden usw. Solange die Defizite automatisch gedeckt werden, sind die SBB an der Schliessung von Linien nicht interessiert.

Der Bundesrat kann für die Nichtumstellung von defizitären Linien verantwortlich gemacht werden, weil er den Bundesbahnen "die zur Wahrung wichtiger Interessen des Landes notwendigen Weisungen erteilen"[1] kann. Die Finanzlage der SBB ist heute so schlecht, dass der Bundesrat von sich aus die Umstellung der unrentabelsten Linien verfügen sollte.

2. 312132 Die Umstellungspolitik bei den Privatbahnen

Schon in der Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung zum Entwurf eines Eisenbahngesetzes vom 3. Februar 1956 steht: "Bei weniger wichtigen Bahnen und namentlich dort, wo ihre Aufrechterhaltung auf die Dauer einen zu hohen Aufwand an öffentlichen Mitteln erfordern

---

1 Bundesgesetz über die Schweizerischen Bundesbahnen, a.a.O., Artikel 8 Absatz 1.

würde, muss ihre Umstellung auf einen Strassentransportbetrieb, sofern dieser wirtschaftlicher erscheint, ernstlich erwogen und von Gesetzes wegen gefördert werden unter gebührender Rücksicht auf die künftige Bedienung des Verkehrs."[1] Mit dem Eisenbahngesetz vom 20. Dezember 1957 wurde zwar ein Umstellungsartikel (Artikel 57) geschaffen; leider sind bis heute von den vielen Bahnen, deren "Aufrechterhaltung auf die Dauer einen zu hohen Aufwand an öffentlichen Mitteln"[2] erfordert, und bei denen Strassentransportbetriebe eindeutig wirtschaftlicher erscheinen, nur wenige auf die Strasse umgestellt worden.

Nach Artikel 57 des Eisenbahngesetzes kann der Bund "die Einführung von Strassentransportdiensten als Ergänzung oder an Stelle der Bahn fördern, wenn dadurch der Verkehr wirtschaftlicher bedient werden kann". Der Bund hat keine Kompetenz, einer Privatbahngesellschaft die Umstellung direkt zu befehlen[3]. Ihm steht jedoch ein indirektes Mittel zur Verfügung, eine Bahnumstellung zu erreichen. Falls anzunehmen ist, "dass durch die beabsichtigten technischen Verbesserungen die Wirtschaftlichkeit des Betriebes nicht wesentlich gehoben werden kann oder drängen veränderte Verhältnisse dazu"[4], so ist das Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement nach der Verordnung über den Vollzug des sechsten und siebenten Abschnittes des Eisenbahngesetzes vom 19. Dezember 1958 verpflichtet zu prüfen, "ob statt dessen durch die Einführung eines Strassentransportdienstes neben oder an Stelle der Bahn der Betrieb wirtschaftlicher geführt und dabei die bisherige Verkehrsbedienung gewährleistet oder durch entsprechende Vorteile aufgewogen werden

---

1 Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung zum Entwurf eines Eisenbahngesetzes vom 3. Februar 1956, S. 18.

2 Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung zum Entwurf eines Eisenbahngesetzes, a.a.O., S. 18.

3 Vgl. Imbach, Hans: Einfluss der Art der Verkehrsbedienung auf die Entwicklung einer Region. Entwicklungsvergleich von Regionen mit Bedienung durch Schmalspurbahnen bzw. öffentlichen Strassentransportbetrieben, Diss. Bern 1973, S. 55.

4 Verordnung über den Vollzug des sechsten und siebenten Abschnittes des Eisenbahngesetzes, a.a.O., Artikel 6, Absatz 2.

kann."[1] Sobald solche Tatbestände festgestellt werden, "dürfen keine Leistungen des Bundes mehr für die technischen Verbesserungen der Bahn gewährt werden, ausgenommen für unerlässliche Massnahmen zur Aufrechterhaltung der Sicherheit des Betriebes."[2] Obschon die Umstellungsvoraussetzungen seit Jahren für verschiedene Privatbahnen erfüllt sind[3], gewährt der Bund weiterhin Subventionen für die technischen Verbesserungen dieser Bahnen. Er verletzt damit eindeutig die Bestimmungen dieser Verordnung.

Wie aus den Ausführungen hervorgeht, kann der Bund mit einer Verweigerung der Subventionen die Bahnen zur Verlegung der Transporte auf die Strasse zwingen.

Im Eisenbahngesetz Artikel 5 steht: Die Konzession kann erteilt werden, "wenn der Verkehr nicht zweckmässiger und wirtschaftlicher durch ein anderes Verkehrsmittel bedient werden kann".[4] Dennoch hat das Parlament in den letzten Jahren Konzessionen erneuert wie z.B. diejenige der Oensingen-Balsthal-Bahn, obwohl eindeutig nachgewiesen wurde, dass Strassenfahrzeuge dem Verkehr besser dienen würden.

Auch für das Bahnpersonal wird bei Umstellungen gesorgt. So heisst es in Artikel 57 des Eisenbahngesetzes:
"Bahnbedienstete, die sich dazu eignen, sind in den Ersatzbetrieb zu übernehmen. Die Bedingungen für den Erwerb des Führerausweises für Motor- und Trolleybusfahrzeuge sind ihnen zu erleichtern.
Bahnbedienstete, die mangels Eignung nicht übernommen werden können, haben gegenüber ihrem bisherigen Arbeitgeber Anspruch auf eine nach

---

1 Verordnung über den Vollzug des sechsten und siebenten Abschnittes des Eisenbahngesetzes, a.a.O., Artikel 6, Absatz 2.

2 Verordnung über den Vollzug des sechsten und siebenten Abschnittes des Eisenbahngesetzes, a.a.O., Artikel 6, Absatz 3.

3 Wir denken dabei vor allem an die Biel-Täuffelen-Ins-Bahn, Oberaargau-Jura-Bahnen und St. Gallen-Gais-Appenzell-Bahn.
Vgl. dazu auch Ruchti, Erwin: Wirtschaftspolitische Ketzereien, a.a.O., S. 159.

4 Eisenbahngesetz, a.a.O., Art. 5 Abs. 1.

Zahl der bei ihm zurückgelegten Dienstjahre abgestufte, angemessene Entschädigung, wenn sie keine ihrem bisherigen Verdienst entsprechende Anstellung finden können. Besteht bei der Bahnunternehmung eine Personalhilfekasse, so tritt an Stelle der Entschädigung die im Reglement oder Statut der Kasse vorgesehene Leistung bei unverschuldeter Auflösung des Dienstverhältnisses."

Trotz dieser grosszügigen Regelung machen die Eisenbahner-Gewerkschaften jeweils heftige Opposition gegen unerlässliche Gesundschrumpfungen[1].

Trotz der gesetzlichen Regelung des Umstellungsverfahrens, ist die Schweiz ein Eldorado für Nebenbahnen geblieben. Wir möchten dies noch anhand einiger Zahlen belegen. Seit dem 2. Weltkrieg wurden 20 Eisenbahnlinien mit ca. 260 km Streckenlänge auf Strassentransporte umgestellt[2]. Das ist bei einem Netz von ca. 5000 km recht wenig. Aus Tabelle 5 kann entnommen werden, dass für Umstellungen – verglichen mit den andern Subventionen – sehr wenig Geld ausgegeben wurde.

In der Schweiz getrauen sich die meisten Politiker nicht, sich für die Umstellung auf Strassentransporte einzusetzen, obwohl die bisherigen Umstellungen alle gelungen sind[3]. Nach einer Umstellung sind nicht nur die Bahnkunden befriedigt, auch die Rentabilität wird jeweils wesentlich verbessert, wie Meyer nachweist: "Die Rentabilität ist bei allen in

---

1 Vgl. o.V.: Die Ursachen der Verkehrsmisere. 58. Kongress des Schweizerischen Eisenbahner-Verbandes, in: Neue Zürcher Zeitung (Zürich), Nr. 129 vom 4. Juni 1976, S. 34.

2 Vgl. Kaspar, Claude: Die schweizerische Verkehrspolitik im Rückblick, a.a.O., S. 6.

3 Vgl. Meyer, Hans-Reinhard: Verkehrswirtschaft und Verkehrspolitik, a.a.O., S. 104; Ruchti, Erwin: Wirtschaftspolitische Ketzereien, a.a.O., S. 159; (of): Umstellung in allen Teilen gelungen. Im Misox werden von den Postautos im Jahr 332'000 Personen befördert, in: Der Bund (Bern), Nr. 211 vom 9. September 1976, S. 4.

Tabelle 5: Die Subventionen an Privatbahnen von 1970-1975

Jahr	Abgeltungen	Techn. Verbesserungen	Betriebsdefizitdeckung	Umstellung des Betriebes	Hilfe bei Naturschäden	Tarifannäherung
1970	12'819'216	14'997'151	23'370'105	1'069'900	-	47'000'000
1971	13'200'000	24'000'000	27'000'000	712'133	-	47'999'982
1972	14'257'843	35'000'000	53'000'000	630'200	265'000	52'999'914
1973	49'472'741	31'000'000	53'866'693	2'000'000	-	61'999'907
1974	35'483'915	37'000'000	55'252'969	1'240'000	-	71'000'000
1975	33'760'094	43'000'000	51'000'000	-	2'390'927	68'013'020

Quellen: Botschaften des Bundesrates an die Bundesversammlung zu den Staatsrechnungen der Schweizerischen Eidgenossenschaft für 1970 vom 7. April 1971, für 1971 vom 12. April 1972, für 1972 vom 4. April 1973, für 1973 vom 10. April 1974, für 1974 vom 9. April 1975, für 1975 vom 7. April 1976.

der Schweiz umgestellten Betrieben auf alle Fälle unvergleichlich besser, als wenn der Bahnbetrieb weitergeführt worden wäre."[1]

Das öffentliche Verkehrsnetz sollte vollständig sein. Es weist aber z.T. wegen den Nebenbahnen grosse Lücken auf. Wir möchten dies am Beispiel der Region südöstlich von Langenthal darstellen[2]. Diese Region wird von einer 12 km langen Schmalspurbahn (Oberaargau-Jura-Bahnen) sehr schlecht erschlossen. Die Bahn verbindet die Dörfer Langenthal, Roggwil, St. Urban, Untersteckholz und Melchnau miteinander. Die Linienführung ist denkbar ungünstig; die Bahn hat besonders auf der Strekke Roggwil-Melchnau eine ausserordentlich geringe Bahnfrequenz. Von Melchnau aus bedient ein Bus dreimal täglich die Dörfer Reisiswil und Gondiswil.

Die Dörfer Melchnau, Altbüron, Roggliswil, Ebersecken, Obersteckholz und Busswil sind nicht miteinander verbunden. Wer mit einem öffentlichen Verkehrsmittel von Melchnau ins Nachbardorf Grossdietwil reisen will, muss über Langenthal-Huttwil-Zell eine halbe Weltreise unternehmen.

Mit allen Mitteln werden die Investitionen gefördert, obschon diese Bahn die Verkehrsbedürfnisse der Bevölkerung der Region südöstlich von Langenthal nicht befriedigt. Da die Geschäftsleitung seit Jahren eine Stilllegung befürchtet, wurden präjudizierende Investitionen vorgenommen. Ein Bus, der die Dörfer mit dem Regionszentrum Langenthal verbinden würde, könnte die Verkehrsbedürfnisse besser befriedigen[3] und käme erst noch billiger. Bei dieser Bahn ist die Erhaltung der Arbeitsplätze und die Sicherung der Arbeitnehmereinkommen wichtiger als die Befrie-

---

1 Meyer, Hans-Reinhard: Gutachten zur Frage der öffentlichen Verkehrsbedienung zwischen St. Gallen, Gais, Appenzell erstattet der Arbeitsgemeinschaft Verkehrssanierung Appenzellerland, Bern 1975, S. 9.

2 Vgl. Vogel, Hanspeter: Der optimale Einsatz der öffentlichen Verkehrsmittel, Diss. St. Gallen 1973 (gedr. Winterthur 1973), S. 121.

3 Die Fahrzeit von Melchnau nach Langenthal könnte um die Hälfte reduziert werden.

digung der Verkehrsbedürfnisse. Die Geschäftsleitung hat es auch verstanden, die Bevölkerung für die Erhaltung der Bahn zu sensibilisieren und die Bähnchen-Romantik neu aufkommen zu lassen; aber es ist ihr nicht gelungen die Leute zu einer vermehrten Benützung der Bahn zu bewegen. Die Finanzlage verschlechtert sich laufend. Problematisch ist, dass in Diskussionen um die Erhaltung der Bahn immer öffentlicher Verkehr mit Eisenbahnverkehr gleichgesetzt wird. Der Mann von der Strasse ist sich gar nicht bewusst, dass auch Strassenfahrzeuge öffentlich betrieben werden können.

In der Vergangenheit konnten die Hauptlinien angeblich aus Geldmangel nicht ausgebaut werden. Wenn die unrentabelsten Nebenlinien auf Bus umgestellt worden wären und man solche Fehlinvestitionen wie den Furka-Basistunnel unterlassen hätte, wäre genug Geld vorhanden gewesen, um die Hauptlinien auszubauen.

2.3122 Das Fahrplanangebot

Die Züge der Schweizer Bahnen sind schlecht ausgelastet, weil die Bedürfnisse der Bahnkunden zuwenig berücksichtigt werden. Die Bahnleitungen machen oft die Fahrplanpflicht für die schlechte Auslastung verantwortlich. Theoretisch ist der Handlungsspielraum der Geschäftsleitungen der Schweizer Bahnen durch rechtliche Erlasse eingeschränkt. Die Verkehrsinteressenten (Handel, Gewerbe, Industrie, Verkehrsvereine und Einzelpersonen) können gemäss der Fahrplanverordnung des Bundesrates ihre Fahrplanwünsche bei den Kantonen anbringen[1]. Die Kantone ihrerseits reichen die Wünsche für Fahrplanänderungen bei den Bahnen ein. Falls die Bahnen die Wünsche nicht berücksichtigen, haben die Kantone die Möglichkeit, bei der eidgenössischen Aufsichtsbehörde Rekurs zu erheben. Die Bahnen erfüllen jedoch die wichtigsten Fahrplanwünsche freiwillig, da sie einerseits Güter und Personen transportieren

1 Vgl. Fahrplanverordnung, a.a.O., Artikel 5.

wollen und da für einen geordneten Betrieb Fahrpläne notwendig sind, und andererseits, um in den Genuss von Abgeltungssubventionen zu kommen.

Koordinierung der Abfahrtszeiten der Bahnen untereinander

Die Zugsanschlüsse der Bahnen sollten untereinander abgestimmt sein. Nach Artikel 33 des Eisenbahngesetzes vom 20. Dezember 1957 sind die Eisenbahnunternehmungen verpflichtet, für die technischen wie auch die betrieblichen Anschlüsse an die andern Schweizer Bahnen zu sorgen, sofern die eigene Betriebssicherheit gewährleistet bleibt. Die Koordination der Abfahrtszeiten ist eigentlich eine Selbstverständlichkeit und gehört zu einer modernen Marketingpolitik der Bahnen.

2.3123 Die Betriebsmittel

Die Schweizer Bahnen bemühen sich, das Rollmaterial auf dem neuesten Stand der Technik zu halten. Die Innenausstattungswünsche der Bahnreisenden werden durch Befragungen ermittelt. Wie Bauer schreibt, können leider die Ergebnisse der Befragungen "nicht unbedingt zur Gänze bei der Fabrikation verwirklicht werden, denn es sind wesentliche Faktoren zu berücksichtigen, die für den Befragten weniger in Erscheinung treten, wie Preis, Lebensdauer, Fragen der Reinigung, des Unterhalts usw."[1]

Von der Einnahmenseite her waren die Rollmaterialkäufe der letzten Jahre nicht gerechtfertigt. Zudem mussten die SBB bei ihren Einkäufen aus politischen Gründen Schweizer Unternehmen berücksichtigen; dies soll sich etwas auf die Preise ausgewirkt haben. Weiter sind im letz-

1 Bauer, Georg: Einsatzmöglichkeiten der Marketinginstrumente im Personenverkehr der Schweizerischen Bundesbahnen, a.a.O., S. 136.

ten Winter bei den neuen Städteschnellzugsfahrzeugen verschiedene Schwierigkeiten aufgetreten, so konnten u.a. einige Städteschnellzugskompositionen nicht eingesetzt werden, weil sich in deren Drehgestellen in gefährlicher Weise Eis und Schnee angesammelt hatte[1].

2.313 Das Beförderungsklassenangebot im Personenverkehr

Die Schweizer Bahnen boten früher drei Klassen an. Heute haben die meisten Bahnen noch zwei Klassen, die 1. und die 2.
Vorteile der 1. Klasse für die Kunden:

1. Sozialprestige
2. mehr Ruhe
3. mehr Sauberkeit
4. mehr Bewegungsfreiheit.

2.314 Das Produktionsprogramm im Güterverkehr

2.3141 Der Wagenladungsverkehr

Der Wagenladungsverkehr ist eine starke Seite der Bahnen. Dies geht auch aus den Ausführungen von Hegner hervor: "Den besten Dienst an der Volkswirtschaft vermögen die SBB bei der Beförderung ganzer Wagenladungen oder gar von Gütern in Blockzügen zu leisten, den teuersten Dienst bei Kleintransporten, welche mit Sammeltransporten, Umlad und Verteilungstransporten verbunden sind"[2]. Der Wagenladungsverkehr

---

1 Vgl. (bd): Harte Zeiten für die Schweizer Rollmaterialindustrie. Keine Bestellung neuer SBB-Personenwagen in diesem Jahr, in: Neue Zürcher Zeitung (Zürich), Nr. 36 vom 12./13. Februar 1977, S. 27.

2 Hegner, F.: Produktivitätssteigerung ist unerlässlich: Zukunftsperspektiven für den Güterverkehr der SBB, in: Schweizerische Handels-Zeitung (Zürich), Nr. 37 vom 14. September 1972, S. 14.

wird von den Bahnen z. T. vernachlässigt. Sie jagen zu sehr den kleine Stückgutaufträgen nach, statt mit allen Mitteln den Wagenladungsverkehr zu fördern.

2. 3142 Der Stückgutverkehr

Der Stückgutverkehr ist eine grosse Schwäche der Bahnen. In diesem Geschäftszweig sind sie heute nicht mehr konkurrenzfähig, da die Strassenfahrzeuge den Kunden einen "von-Haus-zu-Haus"-Service bieten können. Die SBB befördern noch etwa 9 Prozent der gesamten Stückguttransporte. Diese Zahl spricht für sich; der Stückgutverkehr der SBB hat für die schweizerische Volkswirtschaft keine grosse Bedeutung mehr. Die Kostendeckung beträgt bei den Bundesbahnen noch 51 Prozent. Die SBB werden damit im Jahr mit 216 Mio Fr. belastet, d. h. ein Drittel des SBB-Defizits rührt vom Stückgutverkehr her[1]. Für die Privatbahnen soll der Stückgutverkehr rentieren, da es sich dort um sogenannten Mitläufe verkehr handelt. Eine neutrale Ueberprüfung dieser Behauptung drängt sich auf.

Tabelle 6: Entwicklung des Stückgutverkehrs der SBB von 1970 - 1975

	Tonnen	Veränderung gegenüber dem Vorjahr
1970	2'036'520	+ 0,3 %
1971	1'972'327	- 3,2 %
1972	1'825'536	- 7,4 %
1973	1'698'810	- 6,9 %
1974	1'535'569	- 9,6 %
1975	1'089'108	- 29,1 %

Quelle: Schweizerische Bundesbahnen: Statistische Jahrbücher 1970, 1971, 1972, 1973, 1974 und 1975.

---

1 Vgl. o. V.: Massnahmen zum Ausgleich des Bundeshaushalts eindeuti gutgeheissen, in: Neue Zürcher Zeitung (Zürich), Nr. 65 vom 18. Mär 1977, S. 37.

2.315 Kombinierter Verkehr Schiene/Strasse

Huckepack nennt man diejenigen gemeinsamen oder kombinierten Transporte, "bei denen beladene oder leere Strassenfahrzeuge samt Rädern oder nach Wegnahme der Räder auf geeignete Schienentragwagen verladen und zwischen besonderen Verladebahnhöfen auf einer Teilstrecke nach verbindlichen Fahrplänen mit kurzen Beförderungszeiten transportiert werden."[1] Mit dem Huckepack wollte man eine Alternative zum Strassenverkehr schaffen.

1967 wurde die Firma Hupac SA mit Sitz in Chiasso gegründet; sie nahm den Betrieb 1968 auf. Die SBB sind mit 31 1/4 % am Aktienkapital beteiligt. Zweck des Unternehmens ist der Einsatz des Huckepackverkehrs. 1968 wurde die Stammstrecke Melide-Basel eröffnet, später erfolgte eine Erweiterung der Linie in den Norden und Süden. Die Hupac SA konnte ihre Umsätze bis 1974 steigern. Mit dem Einbruch der Rezession im Jahre 1975 ging auch ihr Umsatz zurück[2].

Der SBB-Verwaltungsrat hat im Dezember 1976 einen Kredit von sieben Millionen Franken zur Förderung des Huckepackverkehrs bewilligt. Mit diesem Geld soll der Gotthardtunnel so erweitert werden, dass bis zur Fertigstellung des Gotthard-Strassentunnels 1980/81 Strassenfahrzeuge mit einer Eckhöhe von 3, 7 Metern statt wie bisher von nur 3, 5 Metern per Bahn transportiert werden können. Das SBB-Management hofft, damit eine echte Alternative zur Strasse bieten zu können[3]. Ob diese Annahme richtig ist, wird die Zukunft weisen[4].

---

1 (of): Huckepackverkehr via Gotthard. Das System soll entwickelt werden – Gotthardstrassentunnel als Konkurrent, in: Der Bund (Bern), Nr. 198 vom 25. August 1976, S. 4.

2 Vgl. Hegner, Franz: Vernünftige Kombination von Schiene und Strasse. Verlängerung des Gotthard-Huckepackverkehrs bis Cadenazzo, in: Schweizerische Handels-Zeitung (Zürich), Nr. 51 vom 16. Dezember 1976, S. 23.

3 (DDP): Gotthardstrecke wird ausgebaut. SBB-Verwaltungsrat bewilligt Kredite von 135 Mio Franken, in: National-Zeitung (Basel), Nr. 380 vom 5. Dezember 1976, S. 2.

4 Vgl. "3. 3161 Huckepack-Transporte", S. 111.

Tabelle 7: Die Entwicklung des Verkehrs der Hupac SA[1] Stammstrecke Basel-Melide 1968-1975

	Anzahl Sendungen	Index	Bruttotonnen
1968 (10 Monate)	1581		-
1969	2770	100	60'737
1970	4212	152	92'274
1971	5255	189	114'159
1972	5711	206	127'178
1973	6341	228	142'290
1974	6705	242	154'885
1975	5552	200	126'916

2.32 Die Preispolitik

2.321 Der Tarifzwang

Nach Artikel 10 des Bundesgesetzes über den Transport auf Eisenbahnen und Schiffen vom 11. März 1948 haben die Eisenbahnen, Tarife aufzustellen. Diese Vorschrift ist überflüssig, denn ohne Tarife ist kein geordneter Geschäftsablauf möglich. In Artikel 11 wird der Tarifzwang näher erläutert. Die Tarife müssen auch die Beförderungsbedingungen und weitere Angaben enthalten, die zur Berechnung des Beförderungspreises erforderlich sind. Weiter heisst es in Artikel 11: "Die Tarife sollen, soweit gleiche Umstände vorliegen, für jedermann gleich sein." Es handelt sich dabei um einen Hauptgrundsatz im Tarifgesetz. Damit niemand diskriminiert wird, sind die Benützer unter gleichen Bedingungen gleich zu behandeln. "Besondere Tarifmassnahmen sind zulässig, soweit sie durch den Wettbewerb mit ausländischen Verkehrswegen oder mit ander-

1 Diese Tabelle wurde entnommen aus: Schweizerische Handels-Zeitung (Zürich), Nr. 51 vom 16. Dezember 1976, S. 23.

Beförderungsmitteln im Inland aufgedrängt werden. Diese Massnahmen bedürfen der Genehmigung des Bundesrates."[1]

Die Vorschriften über die Preisgestaltungspolitik der Schweizer Bahnen sind im Bundesratsbeschluss über die Bildung der Eisenbahntarife vom 17. Oktober 1967 näher geordnet. Dieser Bundesratsbeschluss enthält einige Hindernisse für eine marktgerechte Preispolitik. Wir möchten vorerst die Grundlagen für die Preisbildung kurz beschreiben.

Die Taxen werden vor allem nach der Entfernung gebildet. "Als Einheit der Tarifentfernung gilt der Tarifkilometer."[2] Die Schweizerischen Bundesbahnen berechnen in der Regel die wirklichen Kilometer; die Privatbahnen dürfen von diesen abweichen.

Die Personentaxen können weiter abhängen:[3]

1. von den Wagenklassen,
2. von der Anzahl Fahrten je Fahrausweis,
3. von der Gültigkeitsdauer des Fahrausweises,
4. von der Anzahl der Reisenden je Fahrausweis (Kollektivbillett),
5. von der Richtung der Fahrt (Berg- oder Talfahrt),
6. von der Eigenschaft der Reisenden (insbesondere Kinder, Einheimische, Militär),
7. von der Jahreszeit.

Die Bahnen müssen Kindern, für regelmässige Fahrten zur Arbeit und zur Schule und den Schulen und den Jugendvereinigungen Ermässigungen gewähren. Bei diesen Kundenkategorien sind im Bundesratsbeschluss über die Bildung der Eisenbahntarife sogar die Preisspannen vorgeschrieben.

---

1 Bundesgesetz über den Transport auf Eisenbahnen und Schiffen, a.a.O., Artikel 11 Absatz 2.

2 Bundesratsbeschluss über die Bildung der Eisenbahntarife vom 17. Oktober 1967, Artikel 5 Absatz 2.

3 Vgl. Bundesratsbeschluss über die Bildung der Eisenbahntarife, a.a.O., Artikel 10.

Die Taxen im Güterverkehr können weiter abhängen:[1]

1. von der Beförderungsart (wie Frachtgut, Schnellgut),
2. von der Art der Sendung (Stückgut, Wagenladungen),
3. von der Art der Güter und von ihrer wirtschaftlichen Bedeutung (Güterklassen),
4. vom Gewicht oder Volumen der Sendung,
5. von der Stückzahl je Sendung,
6. von der Zahl der Achsen des Wagens bei Wagenladungen.

2.322 Der Grundsatz der Tarifgleichheit im Raum

Die SBB sind verpflichtet, in der ganzen Schweiz die gleichen Tarife anzuwenden; damit übernehmen sie gewisse regionalpolitische Lasten. Nach dem Bundesrat besagt die Tarifgleichheit im Raum, dass "für eine Transportleistung unter gleichen Bedingungen gleichviel zu bezahlen ist; sie bedeutet auch, dass auf dem Netz der Bundesbahnen entlegene und verkehrsschwache Gegenden tariflich grundsätzlich gleich behandelt werden müssen wie günstig gelegene und verkehrsstarke Gegenden."[2] Nach Artikel 6 des Bundesratsbeschlusses über die Bildung der Eisenbahntarife vom 17. Oktober 1967 dürfen die Tarifentfernungen der Bundesbahnen in der Regel nicht höher sein als die wirklichen Entfernungen; das heisst, es steht den SBB frei, nach unten Rabatte zu gewähren, aber Zuschläge sind in der Regel nicht erlaubt. Für die Privatbahnen gilt diese Vorschrift nicht; sie dürfen bis zu 40 % Distanzzuschläge auf dem SBB-Grundtarif erheben. Die Reisenden bezahlen somit bei den Privatbahnen mehr Kilometer als sie in Wirklichkeit transportiert werden, d.h. es werden sogenannte Tarifkilometer - also Zuschläge - berechnet.

---

1 Vgl. Bundesratsbeschluss über die Bildung der Eisenbahntarife, a.a.O. Artikel 14.

2 Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung zu einem Bundesbeschluss über die Abgeltung der gemeinwirtschaftlichen Leistungen der Schweizerischen Bundesbahnen, a.a.O., S. 69.

Mit dem Grundsatz der Tarifgleichheit im Raum wollte man einen Transportkostenausgleich in der ganzen Schweiz anstreben. Die Bedeutung der Transportkosten wird aber heute von gewissen Leuten überschätzt; für die Wohnattraktivität sind noch andere Faktoren wichtig wie die Höhe der Steuern, Konsummöglichkeiten, Bildungsmöglichkeiten, Freizeitgestaltung und Gesundheitsdienst.

2.323 Der Grundsatz der Tarifgleichheit der Zeit

Die Tarifgleichheit der Zeit verlangt, dass jederzeit die gleichen Preise verlangt werden. Mit einer zeitlichen Preisdifferenzierung (verschiedene Preise je nach der zeitlichen Nachfrage) könnten die Bahnen die Verkehrsspitzen etwas ausgleichen. Mit der Abgabe von Tageskarten in verkehrsschwachen Zeiten haben die Bahnen 1976 einen schüchternen Versuch in Richtung zeitliche Preisdifferenzierung unternommen.

Dieser Versuch ist ein grosser Fortschritt, wenn man bedenkt, dass die Bahnen bis vor kurzem mit den Sonntagsbilletten eine zeitliche Preisdifferenzierung mit umgekehrten Vorzeichen durchgeführt haben, indem sie an Wochenenden, also in Spitzenzeiten, stark verbilligte Billette abgegeben haben.

2.324 Das Tarifgenehmigungsverfahren

Nach Artikel 12 des Bundesgesetzes über den Transport auf Eisenbahnen und Schiffen vom 11. März 1948 obliegt die Aufsicht über die Tarife dem Bundesrat. "Er bestimmt, welche Tarife zur Genehmigung vorzulegen sind." Mit dem Artikel 15 des Transportreglementes vom 2. Oktober 1967 wurde die Aufsicht über das Tarifwesen dem Eidgenössischen Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement übertragen. Der Verwaltungsrat der SBB schlägt der Aufsichtsbehörde jeweils die Tariferhöhungen vor.

Dieses Departement ist eine sogenannte Nickbehörde[1]. Die Tariferhöhungen werden in der Regel genehmigt. Mit den SBB-Tarifen steigen jeweils auch die Tarife der Privatbahnen. Dieses Verfahren führt zu einer Unbeweglichkeit in der Preispolitik; die Bahnen können nicht sofort auf Konkurrenzaktionen reagieren. Zudem ist für nicht marktgerechte Preise niemand verantwortlich. Auch muss beachtet werden, dass 80 % des Güterverkehrs nach Frachtabkommen transportiert werden und daher dem Tarifgenehmigungsverfahren nicht unterstehen.

2.325 Die Pflicht zur Veröffentlichung der Preise

Die Bahnen müssen nach der Tarifpflicht ihre Preise veröffentlichen. Es heisst nämlich in Artikel 12 des Bundesgesetzes über den Transport auf Eisenbahnen und Schiffen vom 11. März 1948: "Die Tarife und deren Aenderungen sind zu veröffentlichen." Diese Pflicht ist für die Bahnen nachteilig, da die Konkurrenten die veröffentlichten Transportpreise leicht feststellen und unterbieten können. Die Veröffentlichungspflicht ist jedoch durch die Frachtabkommen durchlöchert worden. Heute werden etwa 80 % der Preise der Gütertransporte nicht mehr nach Tarif, sondern durch Abmachungen festgelegt[2]. 1927 begann die Schweiz als erstes Land mit dem Regime der sogenannten Frachtabkommen, d.h. seit 1927 ist es den Schweizer Bahnen gestattet, "individuelle, unveröffentlichte Preisvereinbarungen mit einzelnen Kunden"[3] zu vereinbaren.

---

1 Vgl. Meyer, Hans-Reinhard: Ausgewählte verkehrswirtschaftliche Gebiete, a.a.O.

2 Vgl. Meyer, H.R.: Ein seltsames verkehrspolitisches Dokument, a.a.O., S. 4053.

3 Meyer, Hans-Reinhard: Beziehungen zwischen den Theorien auf dem Gebiete der Verkehrswirtschaft und den allgemeinen Wirtschaftstheorien, a.a.O., S. 331.

2.326 Die sozialpolitischen Ermässigungen der Bahnen

2.3261 Fahrpreisermässigungen für regelmässige Fahrten zur Arbeit und zur Schule

Nach Artikel 12 des Bundesratsbeschlusses über die Bildung der Eisenbahntarife haben die Schweizer Bahnen für regelmässige Farten zur Arbeit und zur Schule Ermässigungen zu gewähren. In diesem Artikel sind sogar die Preisspannen vorgeschrieben:

"Der Preis des Monatsstreckenabonnements für eine beliebige Anzahl Fahrten in der billigsten Wagenklasse darf für eine Distanz von 10 Kilometern den 25fachen Preis des gewöhnlichen Billettes für Hin- und Rückfahrt nicht übersteigen.

Diese Preise sind um mindestens 25 Prozent für die Schüler und Studenten zu ermässigen.

Für Schüler und Jugendliche in Gruppen ist, soweit deren Teilnehmer das 16. Altersjahr noch nicht erreicht haben, der Preis gegenüber jenem eines gewöhnlichen ganzen Billettes um mindestens 60 Prozent zu ermässigen."[1]

Die Bahnen gewähren zur Zeit zu grosszügige Rabatte. Zum Teil handelt es sich jedoch um Mengenrabatte, wie sie Privatunternehmungen ebenfalls geben (z. B. Schülerrabatte in Kinos und Theatern oder höhere Zinsen auf Jugendsparheften).

2.3262 Fahrpreisermässigungen für Invalide und AHV-Rentner

Invalide und AHV-Rentner können ohne Nachweis ihrer Bedürftigkeit ein Halbtax-Abonnement für Fr. 77.-- statt zu Fr. 360.-- beziehen.

---

1 Bundesratsbeschluss über die Bildung der Eisenbahntarife, a. a. O., Artikel 12.

2.3263 Billette zum halben Preis

Folgende Personen können Billette zum halben Preis beziehen:

1. Armeeangehörige
2. Kinder im Alter von 6-16 Jahren
3. Gefangene bei Polizeitransporten
4. Freiwillige, die im Arbeitsdienst, Landdienst und für die Praktikantinnenhilfe arbeiten und zwar nur für die Hinreise zum Arbeitsort
5. Krankenschwestern und Krankenpfleger für gewisse Fahrten
6. von anerkannten Fürsorgestellen unterstützte Bedürftige.

2.3264 Fahrpreisermässigungen im Rahmen der Tarifannäherung

Die Privatbahnen dürfen bis zu 40 % Distanzzuschläge auf dem SBB-Grundtarif erheben. Der Tarifannäherungsbeschluss[1] bezweckt nun, in wirtschaftlich benachteiligten Landesgegenden die stark überhöhten Tarife der Bahnunternehmungen an jene der SBB anzugleichen.

2.3265 Weitere sozialpolitische Leistungen

Die Bahnen transportieren Begleitpersonen von Invaliden und Invalidenhunde gratis.

---

1 Vgl. Bundesbeschluss über Annäherung von Tarifen konzessionierter Bahnunternehmungen an jene der Schweizerischen Bundesbahnen (Tarifannäherungsbeschluss) vom 5. Juni 1959.

2.327 Grosse Zahl von Fahrausweisen

Die Eisenbahnen bieten ihre Transportleistungen zu einer fast unübersichtlich grossen Zahl von Preisen an. Ein Teil der speziellen Preise sind Relikte aus alten Zeiten, die nichts mit einer modernen Preisdifferenzierung zu tun haben. Bauer schildert die grosse Zahl von Tarifen im Personenverkehr:

"Neben dem Normaltarif, mit unterschiedlichen Preisen für die einfache Fahrt und die Retourfahrt, sind die wichtigsten Angebote folgende:

- Rundfahrtbillette, Ausflugsbillette, Ferienbillette;
- Spezialbillette für grössere Veranstaltungen und für Wanderlustige;
- die Familienvergünstigungen;
- die Gruppentarife für Gesellschaften und Schulen mit ihren besonderen Anwendungen für grosse Reiseveranstalter im internationalen Verkehr;
- die Abonnemente, nämlich Generalabonnement und Netzabonnement, vornehmlich für geschäftliche Reisen; Halbtaxabonnement für allgemeinen Gebrauch und Extraausgabe für ältere Personen einerseits, Jugendliche anderseits; Streckenabonnemente für tägliche und gelegentliche Fahrten, für den allgemeinen Gebrauch und mit Sonderbedingungen für Schüler;
- Spezialangebote für das Ausland:
  der Schweizer Ferienpass für alle Länder ausser der Schweiz; der Eurailpass, Student-Railpass sowie Eurailtariff und Eurailgroup für alle Länder ausserhalb Europas.

Ausser diesen Dauerangeboten sind noch besondere Aktionen zu nennen, mit denen ein Stimulans gegeben oder der Markt abgetastet werden soll, so

- die Tageskarten für jedermann;
- die Karte "Interrail" für Auslandsreisen von Jugendlichen;

- Der Schweizerbummler, eine kombinierte Bahn/Flugreise;
- die Städtefahrten ins Ausland."[1]

2.328 Die Preise im Güterverkehr

Das Gegenstück zu den Sozialtarifen im Personenverkehr sind die volkswirtschaftlichen Preise im Güterverkehr. Die volkswirtschaftlichen Tarife sollen der Wirtschaftsförderung dienen[2]; die Hilfe kommt vor allem der Land- und Forstwirtschaft zugute; speziell günstig werden Milch, Tiere, Holz, Rübenschnitzel und andere Landwirtschaftsprodukte transportiert. Ohne Ausnahmetarife wäre dieser für die Bahnen betriebswirtschaftlich uninteressante Güterverkehr vermehrt von Strassenfahrzeugen übernommen worden.

2.329 Aktionen

Um in der Rezession die Umsätze zu steigern, versuchten die SBB sich der Marktsituation mit Aktionen anzupassen. Wir möchten kurz zwei dieser Aktionen schildern, eine betrifft den Personenverkehr, die andere den Güterverkehr.

2.3291 Die Herbstaktion 1976

Vom 4. bis 31. Oktober 1976, also in einer verkehrsarmen Zeit, führten die SBB und die meisten konzessionierten Transportunternehmungen eine Aktion "Familienreisen" durch. Ohne Rücksicht auf die Anzahl der teil-

---

1 Bauer, Georg: Einsatzmöglichkeiten der Marketinginstrumente im Personenverkehr der Schweizerischen Bundesbahnen, a.a.O., S. 139.

2 Vgl. Dirlewanger, Hans: Abkehr von den traditionellen Methoden der Gütertarifpolitik, Bern 1959, S. 2 f.

nehmenden Familienmitglieder mussten nur zwei ganze Billette gelöst werden[1]. Wenn z. B. 30 Familienangehörige eine Reise miteinander unternahmen, brauchten sie nur zwei Billette zum ganzen Preis zu bezahlen, die andern 28 Familienmitglieder konnten gratis fahren. Zudem wurden keine Kontrollen durchgeführt, ob wirklich alle Reiseteilnehmer der gleichen Familie angehörten. Aktionen zur besseren Kapazitätsauslastung in verkehrsarmen Zeiten sind sehr positiv. Bei dieser Aktion wurde aber des guten zuviel getan. Ferner fehlte das Gegenstück, nämlich die Preiserhöhungen in Stosszeiten.

2.3292 Die Aktion Stückgut

Mit einer "Aktion Stückgut", ebenfalls im Jahre 1976, wollten die SBB ihre Umsätze erhöhen. Die Preise wurden wesentlich gesenkt, das Ziel – wieder vermehrte Stückgutaufträge zu erhalten – konnte jedoch nicht erreicht werden. Mit dieser Aktion wurde das SBB-Defizit weiter vergrössert. Profitiert haben vor allem die Stückgutverfrachter, die auch bei höheren Preisen die SBB benutzt hätten.

2.33 Die Sanierungs- und Hilfeleistungspolitik

Die Schweizer Bahnen erhalten folgende Arten von Hilfeleistungen:

Die Bundesbahnen

1. Defizitdeckung
2. Abgeltungen
3. Sanierungen
4. Investitionssubventionen

---

1 Vgl. o. V.: Herbstaktion 1976 bei Bahn und Postauto, in: Berner Zeitung (Langnau i/E), Nr. 208 vom 6. September 1976, S. 2.

Die Privatbahnen

1. Abgeltungen
2. Subventionen für technische Verbesserungen
3. Defizitdeckung
4. Subventionen für die Umstellung von Bahn- auf Strassentransporte
5. Tarifannäherungssubventionen
6. Hilfe bei Naturschäden

Bei dieser Vielzahl von Hilfeleistungen wird es für Parlamentarier und Stimmbürger immer schwieriger, richtige Entscheidungen zu treffen. Die "policy-maker" erhalten keine Informationen über die wirkliche Höhe der Defizite und über den Selbsterhaltungsgrad der Bahnen.

2.331 Was sind Subventionen?

In der schweizerischen Gesetzgebung werden die Subventionen Beiträge genannt, weil die Bezeichnung Subventionen nicht beliebt ist. Der Subventionsbegriff ist sehr umstritten. Schwarzenbach definiert ihn wie folgt: "Subventionen sind öffentlich-rechtliche Geldleistungen, die in einem Gesetz generell umschrieben und die zur Erfüllung einer bestimmten Aufgabe von der Verwaltung individuell gewährt werden. Der Subventionsempfänger ist ein vom Subventionsgeber verschiedenes Rechtssubjekt."[1] Nach dieser Definition können die SBB vom Bund keine Subventionen erhalten. Nationalrat Brunner stellt zu den Subventionen an die SBB fest: "Subvention heisst aber, dass man jemand zu Hilfe kommt, und mit dieser Leistung (er meint damit die Abgeltungen)[2] kommt man den SBB zu Hilfe. Es geht hier selbstverständlich um eine Subvention

---

1 Schwarzenbach, Hans Rudolf: Grundriss des allgemeinen Verwaltungsrechts, Vierte, nachgeführte und ergänzte Auflage, Bern 1970, S. 108.

2 Anmerkung des Verfassers.

...".[1] Wir möchten in unserer Arbeit alle Hilfeleistungen, die der Bund den SBB gewährt, also Defizitdeckungen, Abgeltungen, Investitionshilfen und Sanierungen, als Subventionen bezeichnen.

2.332 Die Hilfeleistungen an die SBB

2.3321 Die Defizitdeckung

Die Defizitdeckung der SBB ist in den Artikel 15-18 des SBB-Gesetzes geregelt. Die SBB führen "eine eigene, vom Rechnungswesen des Bundes getrennte Rechnung"[2]. Zur Deckung von allfälligen Defiziten ist ein Reservefonds zu äufnen[3]. Bei einem allfälligen Reingewinn kommen vorerst 20 Prozent, mindestens aber bis 8 Millionen Franken in diesen Reservefonds, bis dieser 30 Prozent des Dotationskapitals erreicht hat[4]. Mit dem SBB-Gesetz vom 23. Juni 1944 hat der Bund die SBB mit einem Dotationskapital von 800 Millionen Franken ausgestattet. Dieses ist erst zu verzinsen, wenn der Reingewinn grösser als die Verpflichtung zur Aeufnung eines Reservefonds ist. Die Defizite werden aus dem Reservefonds gedeckt; falls dieser erschöpft ist, bestimmt die Bundesversammlung bei der Abnahme der Jahresrechnung, wie das Defizit gedeckt wird. Der Vortrag des Defizites auf neue Rechnung ist nicht erlaubt. Problematisch an dieser Regelung ist, dass die Defizite automatisch gedeckt werden. Die Bundesversammlung kann nichts anderes tun, als zu bestimmen, dass die Bundeskasse das SBB-Defizit deckt.

---

1 Nationalrat: Amtliches Bulletin der Bundesversammlung, 80. Jg., Bern, 1. Dezember 1970, S. 702.

2 Bundesgesetz über die Schweizerischen Bundesbahnen, a.a.O., Art. 15.

3 Vgl. Mäder, Paul: Die Investitions- und Finanzierungspolitik der Schweizerischen Bundesbahnen seit dem Sanierungsgesetz von 1944, Bern und Frankfurt/M 1976, S. 30.

4 Vgl. Bundesgesetz über die Schweizerischen Bundesbahnen, a.a.O., Artikel 16.

2.3322 Die Abgeltung der gemeinwirtschaftlichen Leistungen

Die SBB erhalten weitere Subventionen unter der Bezeichnung Abgeltung der gemeinwirtschaftlichen Leistungen und unternehmungsfremden Lasten. Artikel 49 des Eisenbahngesetzes vom 20. Dezember 1957 formuliert das Prinzip, dass der Bund die Bahnunternehmungen des allgemeinen Verkehrs für die finanziellen Nachteile, die ihnen durch gemeinwirtschaftliche Leistungen entstehen, zu entschädigen hat. Die unternehmungsfremden Vorteile sollen verrechnet werden. Als unternehmungsfremde Vorteile gelten vor allem die Steuerbefreiung der SBB, die Militärdienstbefreiung des Bahnpersonals, die günstige Kapital- und Geldbeschaffung, weil der Bund hinter den SBB steht, das zinslose Dotationskapital und der Schutz des Postregals.

Die Abgeltungen an und für sich wie auch deren Berechnungsart sind sehr umstritten. Meyer stellt fest, dass die SBB durch die Abgeltungen "an stark defizitärem Verkehr geradezu interessiert werden – anstatt dass von der Kosten- und der Ertragsseite her alles getan würde, um allmählich aus defizitären Verkehren herauszukommen"[1]. Ruchti[2] bemängelt vor allem auch, dass bis heute keine objektive Gegenüberstellung der gemeinwirtschaftlichen Leistungen und der unternehmungsfremden Vorteile durchgeführt worden ist. Die Berechnung der Abgeltungen an die SBB erfolgt aufgrund der Transportkostenrechnung als Ausgleich nichtkostendeckender Tarife im Berufs- und Schülerverkehr sowie im Stückgutverkehr[3]. Die Transportkostenrechnung wird von den Bundesbahnen selber geführt und ist nicht öffentlich. Resigniert stellt Bauer fest: "Da die Grundlage der Bewertung der gemeinwirtschaft-

---

1 Meyer, Hans-Reinhard: Wettbewerbsprobleme der Verkehrswirtschaft, in: Wettbewerbspolitik in der Schweiz, Festgabe zum 80. Geburtstag von Fritz Marbach, a.a.O., S. 168.

2 Vgl. Ruchti, Erwin: Wirtschaftspolitische Ketzereien, a.a.O., S. 132.

3 Vgl. Bundesbeschluss über die Abgeltung der gemeinwirtschaftlichen Leistungen der Schweizerischen Bundesbahnen vom 11. März 1971, Artikel 1.

lichen Leistungen der SBB, die Transportkostenrechnung, nicht zur Verfügung steht, muss dieser Abgeltungsbetrag einfach zur Kenntnis genommen werden."[1]

Tabelle 8: Die Entwicklung der Abgeltungen an die SBB von 1971-1976

	in Millionen Franken
1971	100,0
1972	100,0
1973	100,0
1974	160,0
1975	160,0
1976	195,0

Quelle: Botschaft zum Voranschlag 1977 der Schweizerischen Bundesbahnen vom 3. November 1976.

2.3323 Die Sanierungen

Eine weitere Hilfeleistung des Bundes an die SBB sind die Sanierungen. 1945 erfolgte die letzte Sanierung. Man glaubte, die SBB könnten sich nach einer Befreiung von der grossen Schuldenlast selber erhalten. Dem war jedoch nicht so. Ende 1976 dürfte die Gesamtverschuldung der SBB über 7 Milliarden Franken betragen haben[2]. Wie kam es zu dieser Verschuldung? Die SBB finanzieren ihre Investitionen seit vielen Jahren auf dem Verschuldungswege, also nicht durch Abschreibungsmittel[3]. Der Bund wird nächstens den aufgelaufenen Schuldenberg wieder übernehmen müssen.

---

1 Bauer, Karl: Die Gleichbehandlung der Verkehrsträger durch den Staat, a.a.O., S. 108.

2 Vgl. Bank Julius Bär & Co. AG: Die SBB – ein ernstes Landesproblem, a.a.O., S. 1.

3 Vgl. Bank Julius Bär & Co. AG: Die SBB – ein ernstes Landesproblem, a.a.O., S. 1.

2.3324 Die Investitionssubventionen

Bund und Kantone gewähren den SBB ferner Subventionen für Grossprojekte. Die SBB erhielten an den Bau des Bahnanschlusses des Flughafens Zürich vom Bund einen nicht rückzahlbaren Beitrag von 95 Millionen Franken und vom Kanton Zürich 18 Millionen Franken[1].

2.333 Die Hilfeleistungen an die Privatbahnen

In den Artikeln 56-61 des Eisenbahngesetzes vom 20. Dezember 1957 werden im Abschnitt "Förderung der Eisenbahnen und Hilfeleistungen" die möglichen Hilfs- und Förderungsmassnahmen durch Bund und Kantone beschrieben. Dazu kommen noch die Abgeltungen der gemeinwirtschaftlichen Leistungen und unternehmungsfremden Lasten, die in den Artikeln 49-55 geregelt sind. Alle diese Massnahmen waren als Hilfe zur Selbsthilfe gedacht. Man wollte mit ihnen die Selbsterhaltung der Privatbahnen erreichen. Leider hatten diese Massnahmen keinen Erfolg. Das Gegenteil trat ein: Der grosszügige Ausbau der Privatbahnen brachte noch grössere Defizite.

2.3331 Die Abgeltung der gemeinwirtschaftlichen Leistungen

Nach den Artikeln 49 und 50 des Eisenbahngesetzes vom 20. Dezember 1957 sind die Abgeltungen als Gegenleistung für die Erfüllung der vier Grundpflichten (Betriebspflicht, Fahrplanpflicht, Beförderungspflicht, Tarifpflicht) gedacht. Weiter werden mit ihnen Leistungen abgegolten, die

---

1 Vgl. Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung über einen Bundesbeitrag für den Bahnanschluss des Flughafens Zürich, a.a.O., S. 2.

sich aus solchen tarifarischen und betrieblichen Massnahmen ergeben, "die in besonderer Weise volkswirtschaftlichen, sozialen und kulturellen Bedürfnissen Rechnung tragen, insofern es sich um Leistungen handelt, die eine Bahnunternehmung bei kaufmännischer Geschäftsführung ohne entsprechenden Ausgleich nicht übernehmen könnte."[1]

Die konzessionierten Bahnunternehmungen erhalten die Abgeltung der gemeinwirtschaftlichen Leistungen in Form einer Globalentschädigung, nämlich 33 1/3 Prozent der vorgeschriebenen Abschreibungen. Es ist schwierig, die gemeinwirtschaftlichen Leistungen und die unternehmungsfremden Lasten zu quantifizieren. Die ganze Abgeltungsfrage ist nicht einwandfrei geklärt; die einen glauben, die Eisenbahnen würden zu viel erhalten, für die andern ist die Entschädigung zu gering. Es besteht offensichtlich kein Zusammenhang zwischen den Einnahmenausfällen, die den Bahnen durch die gemeinwirtschaftlichen Leistungen entstehen – falls es überhaupt solche gibt – und der Höhe der Abschreibungen.

Zudem werden die Abgeltungen der gemeinwirtschaftlichen Leistungen aus den gleichen Gründen gewährt wie die Hilfs- und Förderungsmassnahmen (Subventionen für technische Verbesserungen, für Defizitdeckungen, für die Umstellung der Betriebe und für die Hilfe bei Naturschäden). ""Man kann deshalb mit Recht folgern, der Bund richte auf zwei Wegen "Abgeltungsbeiträge" aus: einmal unter dem offiziellen Titel Abgeltung und ein andermal unter dem Titel Förderung und Hilfsleistungen.""[2]

2.3332 Die Subventionen für technische Verbesserungen

Die Subventionen für technische Verbesserungen werden in Artikel 56 des Eisenbahngesetzes erläutert. Danach gewährt der Bund den Privat-

---

1 Eisenbahngesetz, a.a.O., Artikel 50.

2 Bauer, Karl: Die Gleichbehandlung der Verkehrsträger durch den Staat, a.a.O., S. 111.

bahnen, "die für den allgemeinen Verkehr des Landes oder einer Landesgegend von erheblicher Bedeutung sind"[1], Beiträge und Darlehen zum Ausbau und zur Ergänzung der bestehenden Linien sowie zur Anschaffung von Rollmaterial, falls dadurch die Sicherheit und Wirtschaftlichkeit wesentlich verbessert werden kann.

Der Bund fördert vor allem:

1. Die Aenderung des Zugsförderungssystems;
2. die Anpassung und Beseitigung von Niveauübergängen;
3. "die Erstellung und Verbesserung von Anschlüssen unter Bahnen und schweizerischer Bahnen an ausländische Bahnen im Interesse des durchgehenden Verkehrs"[2].

2.3333 Die Subventionen für die Defizitdeckung

Falls gewisse notleidende Privatbahnen für den allgemeinen Verkehr der Schweiz oder einer Landesgegend unentbehrlich sind, kann der Bund nach Artikel 58 des Eisenbahngesetzes Hilfe zur Aufrechterhaltung des Betriebes leisten.

Die Bahngesellschaft muss den Nachweis erbringen, dass ihre Einnahmen nicht ausreichen, um die Betriebsausgaben sowie die vorgeschriebenen Abschreibungen an den Anlagen, Einrichtungen und Rollmaterialien zu decken. Das Energie- und Verkehrswirtschaftsdepartement entscheidet, was Einnahmen und Betriebsausgaben sind.

Der Bund könnte die Hilfeleistungen an besondere Bedingungen knüpfen und den Bahnunternehmungen vorschreiben, "alle technischen, organisatorischen und rechtlichen Massnahmen zur Verbesserung ihrer finanziellen Lage zu treffen, einschliesslich des Zusammenschlusses mit

---

1 Eisenbahngesetz, a.a.O., Artikel 56 Absatz 1.

2 Eisenbahngesetz, a.a.O., Artikel 56 Absatz 2.

andern Bahnunternehmungen oder der Vorbereitung einer Umstellung ihres Betriebes."[1]

Da der Bund diese Subventionen meistens ohne Bedingungen gewährt, konnten die Privatbahnen mit dieser Regelung die automatische Defizitdeckung erreichen. Das unternehmerische Denken ist dadurch verloren gegangen. Es spielt keine Rolle mehr, wie gross die Defizite ausfallen, der Staat deckt die Fehlbeträge automatisch.

2.3334 Die Subventionen für Betriebsumstellungen

Der Bund hat weiter die Möglichkeit, für die Förderung der Umstellung von Bahn- auf Strassentransporte, Subventionen zu gewähren, sofern dadurch der Verkehr wirtschaftlicher bewältigt werden kann. Diese Subventionen waren in der Vergangenheit wenig gefragt.

2.3335 Die Tarifannäherungssubentionen

Konzessionierte Eisenbahnen, "die wirtschaftlich wenig oder nur einseitig entwickelte Landesgegenden in Berggebieten oder in ungünstiger geographischer Lage bedienen"[2], erhalten zur Annäherung ihrer Tarife an diejenigen der SBB vom Bund Subventionen. Diese Subventionen werden aus regionalpolitischen Gründen ausgerichtet.

---

1 Eisenbahngesetz, a.a.O., Artikel 58.

2 Bundesbeschluss über Annäherung von Tarifen konzessionierter Bahnunternehmungen an jene der Schweizerischen Bundesbahnen (Tarifannäherungsbeschluss), a.a.O., Artikel 2.

2.3336 Hilfe bei Naturschäden

Bei Naturschäden kann der Bund den geschädigten Privatbahnen "Beiträge an die Kosten der Wiederherstellung oder des Ersatzes beschädigter oder zerstörter Anlagen und Fahrzeuge sowie an die Kosten der Räumungsarbeiten gewähren."[1]

2.34 Die Marktregulierungs- und Wettbewerbspolitik

Durch die staatlichen Interventionen sind im Verkehrswesen Wettbewerbsverzerrungen entstanden. So müssen die SBB ihre Beamten nach den Bestimmungen des Bundesgesetzes über das Dienstverhältnis der Bundesbeamten vom 30. Juni 1927 und des Bundesgesetzes über die Arbeit in Unternehmen des öffentlichen Verkehrs (Arbeitszeitgesetz) vom 8. Oktober 1971 beschäftigen. Die Personalpolitik des Bundes hat zur Folge, dass die Lohn-, Arbeits- und Sozialbedingungen bei den SBB bedeutend besser sind als bei den Konkurrenzverkehrsmitteln, dies gilt vor allem gegenüber den grössten Konkurrenten – den privaten Strassentransportunternehmungen. Dadurch ergeben sich für die SBB viel grössere Aufwendungen für das Personal. Die Arbeitsbedingungen der Privatbahnen wurden z.T. denjenigen der SBB angeglichen. Im Wochenbericht der Bank Julius Bär & Co. AG wird die gigantische Entwicklung der Personalkosten eindrücklich geschildert: "Von 1960 bis 1974 stiegen die Konsumgüterpreise um 86 Prozent, der Personalaufwand der SBB je Arbeitsstunde jedoch um 220 Prozent. Anders ausgedrückt erreichte der Personalaufwand der SBB (einschliesslich Sozialversicherungen und Nebenbezüge) für 1974 je Kopf durchschnittlich 42'000 Franken, was einer Verdoppelung in den 9 Jahren seit 1965 entspricht."[2]

---

1 Eisenbahngesetz, a.a.O., Artikel 59.

2 Bank Julius Bär & Co. AG: Die SBB – ein ernstes Landesproblem, a.a.O., S. 2.

Der Staat versucht die Wettbewerbsbedingungen der verschiedenen Verkehrsmittel auf mannigfaltige Weise einander anzugleichen. Im Abschnitt "2.33 Die Sanierungs- und Hilfeleistungspolitik" haben wir gesehen, dass der Bund den Bahnen eine Vielzahl von Subventionen gewährt, wie Abgeltungen der gemeinwirtschaftlichen Leistungen, Subventionen für technische Verbesserungen, zur Defizitdeckung, für die Umstellung der Betriebe, für die Tarifannäherung und Hilfen bei Naturschäden.

Als weitere Wettbewerbsvorteile der Bahnen sind zu nennen: Die Steuerfreiheit der SBB, und bei schlechter Finanzlage die Nichtverzinsung des Dotationskapitals. Die SBB können auf dem Kapitalmarkt ihre Gelder etwa ein halbes Prozent günstiger beschaffen als ihre Konkurrenten. Die Bahnbeamten sind vom Militärdienst befreit, ihr Arbeitgeber kann dadurch das Ersatzpersonal einsparen. Die Eisenbahnen werden auch durch das Postregal vor privaten Carunternehmern geschützt, die regelmässige Fahrten durchführen möchten. Dieser Verkehr ist der Handels- und Gewerbefreiheit entzogen. Meyer schreibt dazu: "Die darauf gestützte Konzessionierung des regel- und gewerbsmässigen Personenverkehrs verhindert, dass parallel zu Eisenbahnlinien oder öffentlichen Automobillinien eine fahrplanmässig verkehrende Konkurrenz entstehen kann. Das ist in manchen Ländern – etwa in Italien oder in den USA – anders. Wer nicht das private Automobil benützen oder fliegen will, hat dort fast überall die Wahl, mit der Eisenbahn oder einer öffentlichen Automobillinie zu reisen."[1]

Unter dem Deckmantel gesundheitspolizeilicher und sicherheitspolizeilicher Vorschriften werden wirtschaftspolitische Ziele verfolgt. So hat der Bundesrat in der Verordnung über die Strassenverkehrsregeln (VRV) ein Nacht- und Sonntagsfahrverbot für schwere Motorwagen zur Güterbeförderung erlassen[2]. Diese Bestimmung wirkt in Richtung Schutz der

---

1 Meyer, Hans-Reinhard: Wettbewerbsprobleme der Verkehrswirtschaft, in: Wettbewerbspolitik in der Schweiz, Festgabe zum 80. Geburtstag von Fritz Marbach, a.a.O., S. 169.

2 Vgl. (E.P.): Sonntagsfahrverbot für schwere Lastwagen. Das Bundesgericht lehnt eine Beschwerde der Migros ab, in: Neue Zürcher Zeitung (Zürich), Nr. 85 vom 10./11. April 1976, S. 31.

Eisenbahnen. Schützenvereinen ist es gestattet an Sonntagen lärmige Schiessübungen durchzuführen, schwere Lastwagen dürfen aber nicht fahren.

Gemäss dem Bundesgesetz über den Strassenverkehr vom 19. Dezember 1958 wird der Strassenverkehr durch die Gewichtsbegrenzung bei den Strassenfahrzeugen gegenüber den Eisenbahnen erheblich benachteiligt. In der Schweiz ist das Höchstgewicht für Sattelschlepper und Lastenzüge auf 28 Tonnen begrenzt[1], was weit tiefer ist als in den umliegenden Staaten.

Zusammenfassend stellen wir fest, dass sich die bisherige Marktregulierungs- und Wettbewerbspolitik nicht bewährt hat. Diese Politik hat zu vielen Marktverzerrungen geführt und das Hauptproblem – die steigenden Defizite der öffentlichen Verkehrsmittel – konnte nicht gelöst werden.

2.35 Kurze Zusammenfassung

Das Hauptziel der Eisenbahnpolitik – die Selbsterhaltung der Schweizer Bahnen – wurde bei weitem nicht erreicht, weil die vier Instrumente der Eisenbahnpolitik – die Produktgestaltungspolitik, die Preispolitik, die Sanierungs- und Hilfeleistungspolitik und die Marktregulierungs- und Wettbewerbspolitik – nicht zielgerecht eingesetzt wurden. Im nächsten Teil der Arbeit möchten wir zeigen, wie mit einem besseren Einsatz der vier Instrumente die Bahnen näher an die Selbsterhaltung herankommen können.

---

1 Vgl. Bundesgesetz über den Strassenverkehr vom 19. Dezember 1958, Artikel 9.

3. DIE ZUKUENFTIGE EISENBAHNPOLITIK DER SCHWEIZ

3.1 Zur Zielsetzung

Im Kapitel "2.1 Die Ziele der Eisenbahnpolitik" haben wir festgestellt, dass das Ziel der Selbsterhaltung der Eisenbahnen sowohl in den Richtlinien des Bundesrates für die Regierungspolitik in der Legislaturperiode 1968-1971[1] wie auch in Artikel 3 des SBB-Gesetzes postuliert wird. Zudem wollten die "policy-maker" mit dem Eisenbahngesetz vom 20. Dezember 1957 die Privatbahnen in die Lage versetzen, die Eigenwirtschaftlichkeit zu erreichen.

Das Ziel der Selbsterhaltung wurde jedoch bei weitem nicht erreicht. Die Bahnen haben ein anderes Ziel verfolgt, das der Struktur- und Besitzstandserhaltung. Mit den staatlichen Hilfeleistungen wurde die bestehende Bahnstruktur konserviert.

Es braucht keine neue Zielsetzung in der schweizerischen Eisenbahnpolitik. Die Selbsterhaltung hat mehr denn je erste Priorität. Ziele sollten jedoch realistisch sein und verwirklicht werden können. Für die meisten Schweizer Bahnen ist eine Selbsterhaltung kurz- und mittelfristig nicht möglich. Diese Bahnen haben vorerst zu versuchen, ein Anwachsen der Defizite zu verhindern und später die Defizite zu senken.

Die Schweizer Bahnen werden die Selbsterhaltung nur erreichen, wenn sie sich vermehrt nach dem Markt und den Bedürfnissen der Konsumenten ausrichten. Die Bahnen müssen sich vor allem selber helfen. Das alte, bewährte Subsidiaritätsprinzip muss wieder in den Vordergrund der Eisenbahnpolitik gestellt werden.

---

1 Vgl. Bericht des Bundesrates an die Bundesversammlung über die Richtlinien für die Regierungspolitik in der Legislaturperiode 1968-1971, a.a.O., S. 27 f.

3.2 Durch organisatorische Verbesserungen zu einer erfolgreichen Eisenbahnpolitik

Wie bereits angetönt, ist für die Eisenbahnpolitik niemand so recht verantwortlich. Folgende Körperschaften und Behörden befassen sich in der Schweiz mit Eisenbahnpolitik:

1. Bund, Kantone, Regionen, Gemeinden
2. Direktionen der Eisenbahnen, Verwaltungsräte der Eisenbahnen, Eidgenössisches Amt für Verkehr, Eidgenössisches Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement, Bundesrat, Bundesversammlung, Schweizer Volk, Eisenbahnergewerkschaft, Kommerzielle Konferenzen.

Die grosse Vermischung der Verantwortung hat auch der Bundesrat für die SBB festgestellt als er schrieb: "Ein weiterer Fehler der heutigen Organisation ist die Zersplitterung der Verantwortlichkeiten. Die Autorität über die Bundesbahnen ist in niemandes Hand konzentriert."[1] Diese Feststellung gilt heute noch, und zwar nicht nur für die Bundesbahnen, sondern auch für die Privatbahnen. Wer leitet die SBB? Ist es die Generaldirektion, der Verwaltungsrat, der Bundesrat, das Eidgenössische Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement, das Eidgenössische Amt für Verkehr, das Parlament oder gar das Schweizer Volk? Diese Frage ist schwer zu beantworten.

Die Generaldirektion der SBB trägt die Verantwortung für die täglichen Geschäfte. In die mittelfristige Verantwortung teilen sich vor allem der Verwaltungsrat, das Eidgenössische Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement und der Bundesrat. Der Bundesrat kann den SBB Weisungen erteilen, die zur Wahrung wichtiger Interessen des Landes notwendig sind. Ist der Bundesrat dadurch verantwortlich für die von Jahr zu Jahr

---

1 Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung zum Entwurf eines Bundesgesetzes über die Schweizerischen Bundesbahnen vom 24. November 1936, S. 61.

grösser werdenden Defizite? Zum Teil schon, da er keine Weisungen zur Verminderung der Defizite erteilt[1]. Er will mit Massnahmen zuwarten bis die Gesamtverkehrskommission ihre Empfehlungen ausgearbeitet hat. Langfristig sind die Bundesversammlung und das Schweizer Volk für die SBB verantwortlich.

Es muss zu einer Entflechtung der Verantwortung kommen. Die Frage, ob Staatsbahn oder Privatbahn, stellt sich heute nicht mehr; es geht vielmehr darum den goldenen Mittelweg zu finden. Viele Probleme können mit einer vermehrten Entpolitisierung gelöst werden. Was versteht man unter Entpolitisierung? Es geht dabei um die Abschwächung des Einflusses der öffentlichen Hand (Bund, Kantone, Gemeinden) und deren Organe (Exekutiven und Parlamente). Diese Organe stellen immer grössere Forderungen an die Eisenbahnen (z.B. die Forderung der Gratisabgabe von Halbtaxabonnementen an alle AHV-Rentner). Je mehr diesen Forderungen nachgegeben wird, desto grösser werden die Defizite und desto mehr muss die öffentliche Hand Subventionen für Abgeltungen, Investitionen, Tarifannäherung usw. ausrichten.

Die politischen Instanzen drängen das unternehmerische Denken bei den Bahnen immer mehr in den Hintergrund. Wir möchten betonen: es geht uns nicht darum, die Eisenbahnen dem freien Spiel der Marktkräfte zu überlassen; wir wollen die Eisenbahnpolitik nur etwas liberalisieren. Wir sind uns auch bewusst, dass die Eisenbahnen heute in fast allen Ländern von der öffentlichen Hand unterstützt werden.

Für eine vermehrte Ausrichtung der Eisenbahnpolitik nach der Marktwirtschaft sind folgende Massnahmen nötig:

1. Die Reorganisation des Eidgenössischen Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartements;
2. Die Schaffung eines schweizerischen wirtschaftswissenschaftlichen Sachverständigen-Gremiums;

---

1 Vgl. Ruchti, Erwin: Wirtschaftspolitische Ketzereien, a.a.O., S. 161.

3. Die Aufhebung der sogenannten gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen für die SBB und die Privatbahnen;
4. Die Einführung einer vom Bund unabhängigen SBB-Personalpolitik.

Die zwei ersten Forderungen werden wir in diesem Teil diskutieren; das Postulat der Abschaffung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen behandeln wir in den Abschnitten "3.31 Die zukünftige Produktgestaltungspolitik" und "3.32 Die zukünftige Preispolitik", und die Forderung nach einer vom Bund unabhängigen SBB-Personalpolitik ist im Abschnitt "3.341 Die zukünftige Personalpolitik" beschrieben.

Es wird nicht leicht sein, diese organisatorischen Verbesserungen durchzubringen.

3.21 Die Reorganisation des Eidgenössischen Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartements

Meyer hat die erforderlichen Aenderungen in seinem für die Verkehrswissenschaft grundlegenden Werk "Verkehrswirtschaft und Verkehrspolitik, Aktuelles und Grundsätzliches" ausführlich beschrieben. Es geht dabei vor allem um folgendes: "Zurückführung des Amtes für Verkehr zum Eisenbahnamt; Schaffung eines Amtes für Strassenverkehr; Ausbau des Generalsekretariates zu einer echten, wirtschaftlich und rechtlich beschlagenen Stabsdirektion oder, bei unverändertem Generalsekretariat, Schaffung einer wirtschaftlichen Stabsdirektion."[1]

---

1 Meyer, Hans-Reinhard: Verkehrswirtschaft und Verkehrspolitik, a.a.O., S. 291 ff.

3.22 Die Schaffung eines schweizerischen wirtschaftswissenschaftlichen Sachverständigen-Gremiums

Meyer[1] schlägt die Schaffung eines schweizerischen wirtschaftswissenschaftlichen Sachverständigen-Gremiums vor. Hauptaufgabe dieser Kommission inbezug auf die Eisenbahnpolitik wäre es, zu zeigen, wie die schweizerische Eisenbahnpolitik vermehrt nach der Marktwirtschaft ausgerichtet werden kann. Dieses Gremium von unabhängigen Wissenschaftlern sollte vor allem alternative Lösungen zur gegenwärtig betriebenen Eisenbahnpolitik ausarbeiten[2].

Das Sachverständigen-Gremium könnte ferner Ersetzbarkeitsuntersuchungen der Bahnen mit tiefen Selbsterhaltungsgraden durchführen lassen.

Auch eine Schiedsrichterfunktion in Abgeltungsfragen würde in den Tätigkeitsbereich der Kommission fallen.

Die Bahnen sollten auch das Recht haben, das Professorenkollegium zu konsultieren, z.B. vor Preiserhöhungen. Wenn das Kollegium mit einer Massnahme der Bahnen nicht einverstanden wäre, so könnte es auch von sich aus tätig werden und seine Meinung in der Presse veröffentlichen; eine solche Publikation würde einen gewissen Druck auf die Bahnen ausüben.

Wer soll die Kommission wählen? Wichtig ist die Unabhängigkeit dieser Institution. Jede schweizerische Hochschule könnte einen Wirtschaftswissenschaftler in die Kommission delegieren. Damit die Unabhängigkeit gewahrt bleibt, sollten die Kommissionsmitglieder von der jeweiligen Fakultät gewählt werden. Von einer Wahl durch den Bundesrat oder durch ein anderes politisches Gremium möchten wir abraten. Es emp-

---

1 Vgl. Meyer, Hans-Reinhard: Verkehrswirtschaft und Verkehrspolitik, a.a.O., S. 306 ff.

2 Vgl. Peters, Hans-Rudolf: Grundzüge sektoraler Wirtschaftspolitik, a.a.O., S. 214.

fiehlt sich, der Kommission ein ständiges Sekretariat zur Verfügung zu stellen. Es wäre auch zu prüfen, ob die Mitglieder dieser Kommission nicht eine Immunität erhalten könnten, damit sie nicht nachträglich für ihre Aeusserungen mit Prozessen belästigt werden können.

3.23 Zur Uebernahme weiterer Privatbahnen durch den Bund

Die Schweiz hat ein dualistisches System: Bundesbahnen und Privatbahnen. Von Zeit zu Zeit hört man immer wieder die Forderung nach Uebernahme der Privatbahnen durch den Bund. Der Bundesrat hatte eine "Kommission für die Prüfung der Uebernahme weiterer Privatbahnen durch den Bund" eingesetzt. Die von Dr. Iklé präsidierte Kommission empfahl, von einem Kauf weiterer Privatbahnen abzusehen[1]. Auch die SBB sind gegen die Uebernahme weiterer Linien.

Als Vorteile einer Uebernahme werden etwa genannt:

1. Durch eine Konzentration und Rationalisierung, z. B. durch eine Zusammenlegung von Werkstätten, können gewisse Ersparnisse erzielt werden.

2. Die gleichen Transportpreise in der ganzen Schweiz würden in Richtung einer gleichmässigeren Wirtschaftsentwicklung wirken. Bei diesem Argument wird übersehen, dass die Transportpreise für die Produktion heute nicht mehr die gleiche Bedeutung haben wir früher[2]. Wenn auf allen Privatbahnstrecken die billigeren SBB-Tarife angewandt würden, brächte dies auch weniger Einnahmen; Selbsterhaltungsgrad und Defizit würden sich weiter verschlechtern.

---

1 Vgl. Bickel, Wilhelm: Die Volkswirtschaft der Schweiz. Entwicklung und Struktur, a. a. O., S. 340.

2 Vgl. Allgemeine Ueberprüfung der Bundessubventionen. Bericht der vom Bundesrat eingesetzten Expertengruppe, Bern 1966, S. 41.

Als Vorteil des status quo sind zu nennen:

1. Die Privatbahnen werden bedeutend billiger betrieben, als wenn sie durch die SBB übernommen würden, z. B. wegen den tieferen Löhnen und den weniger ausgebauten Sozialleistungen sowie den billigeren Sicherheitsvorrichtungen[1].

2. Die Privatbahnen bedienen ihre Regionen besser als es die SBB tun würden. Die Vertreter der Gemeinden sitzen in den Verwaltungsräten der Privatbahnen und können dort ihre Wünsche durchsetzen[2]. Zudem sind die SBB daran, die Bedienung auf den Nebenstrecken abzubauen.

3. Bei der Uebernahme stellt sich die heikle Frage nach dem Uebernahmepreis. Die meisten Bahnen haben einen negativen Ertragswert; es wäre wohl kein Kanton und keine Gemeinde bereit, dem Bund noch etwas zu bezahlen, wenn er eine Bahn übernehmen würde.

Eine andere Alternative ist die Fusion von verschiedenen Privatbahnen zu regionalen Unternehmen wie z. B. der Zusammenschluss der vier Basler Vorortsbahnen: die Basellandschaftliche Ueberlandbahn (Pratteln), die Birseckbahn (Arlesheim), die Birsigtalbahn (Leimental) und die Trambahngesellschaft Basel-Aesch zur Baselland Transport AG; dadurch können gewisse Rationalisierungsersparnisse erzielt werden[3].

---

1 Vgl. Meyer, Hans-Reinhard: Ausgewählte verkehrspolitische Gebiete, a. a. O.

2 Vgl. Meyer, Hans-Reinhard: Ausgewählte verkehrspolitische Gebiete, a. a. O.

3 Vgl. o. V.: Oeffentlicher Verkehr in der Region Basel. Die Gründung der "Baselland Transport AG", in: Neue Zürcher Zeitung (Zürich), Nr. 525 vom 24. Dezember 1974, S. 20.

3.3 Die Instrumente einer neuen Eisenbahnpolitik

3.31 Die zukünftige Produktgestaltungspolitik

3.311 Die Aufhebung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen

Im Abschnitt "2.31 Die Produktgestaltungspolitik" haben wir nachgewiesen, dass die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen für die Bahnen ökonomisch nicht relevant sind; rechtlich bestehen sie jedoch noch. Die Grundpflichten waren in der Monopolzeit ein Mittel, um die Bahnkunden vor dem Machtmissbrauch der Eisenbahnunternehmungen zu schützen. Die Monopolzeit ist schon lange vorbei. Die Grundpflichten sind längst überholte Tabus, die generell aufgehoben werden können. Seit vielen Jahren fordern neutrale Wirtschaftswissenschaftler deren Abschaffung[1]. Ruchti[2] bezeichnet die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen als alte Zöpfe. Durch Lobbying und eine entsprechende Informationspolitik haben es die Bahnen verstanden, dem Souverän glaubhaft zu machen, sie würden durch die Grundpflichten stark belastet. Bei der Informationspolitik der Bahnen sollten in Zukunft die Grundsätze der Wahrheit und Klarheit im Vordergrund stehen.

Pauschale Abgeltungen widersprechen einer liberalen Wirtschaftsgesinnung; sie führen zu immer weitergehenden Forderungen nach Subventionen. Warum gewährt die Eidgenossenschaft den SBB Abgeltungen, wenn die SBB ohnehin zum Eigentum des Bundes gehören und der Bund die SBB-Defizite automatisch deckt? Der Bund gibt somit sich selber Subventionen für gemeinwirtschaftliche Leistungen. Diese eigenartige Regelung führte und führt auch in Zukunft zu einem Wettlauf zwischen

---

1 Vgl. Meyer, Hans-Reinhard: Verkehrswirtschaft und Verkehrspolitik, a.a.O., S. 101 f.

2 Vgl. Ruchti, Erwin: Wirtschaftspolitische Ketzereien, a.a.O., S. 131.

SBB- und Privatbahn-Abgeltungen[1]. Dies animiert auch andere Wirtschaftszweige, Abgeltungen für gemeinwirtschaftliche Leistungen zu fordern, wie z.B. die PTT[2], die Landwirtschaft[3], die Forstwirtschaft und die Zeitungsverlage[4]. In letzter Zeit hört man auch immer mehr Abgeltungsforderungen von Detailhandelsgeschäften. Die Stadt Zürich verbilligt oder erlässt den Detaillisten in abgelegenen Quartieren schon heute die Mietzinse bei Liegenschaften, die ihr gehören. Die Bürger, die ihre Bürgerpflichten erfüllen (z.B. im Stimmausschuss) könnten auch Abgeltungen verlangen.

Besonders eindrücklich schildert Meyer die Gefahren endloser Berufungen. "Hernach könnte die Schar der übrigen Ansprecher leicht ins Uferlose gehen. Die Landwirtschaft im allgemeinen und die Bergbauern im besonderen wurden bereits erwähnt, doch könnten ebenso gut die Elektrizitätswerke sowie die Gas- und Wasserwerke auf gemeinwirtschaftliche Leistungen hinweisen und deren Abgeltung fordern. Oder will man Theater und Kinos dafür entschädigen, dass sie Ermässigungen für Lehrlinge, Studenten, Armeeangehörige und Bezüger von AHV-Renten gewähren? Markenartikelfirmen könnten Abgeltung verlangen, weil ihre Artikel in abgelegenen Gemeinden zum gleichen Preis verkauft werden. Will man die Migros dafür abgelten, dass sie Klubschulen organi-

---

1 Vgl. Meyer, Hans-Reinhard: Ausgewählte verkehrswirtschaftliche Gebiete, a.a.O.

2 Vgl. Meyer, H.R.: Zur Abgeltungsforderung der PTT, in: Neue Zürcher Zeitung (Zürich), Nr. 10 vom 8. Januar 1973, S. 9; (sda): Prüfung einer Uebergangslösung, Abgeltung des PTT-Defizites im Zeitungstransport, in: Tages-Nachrichten (Münsingen) vom 27. Januar 1973, S. 3; Meyer, H.R.: Aktuelle Probleme der Verkehrswirtschaft, a.a.O., S. 9.

3 Vgl. Moor, Hans: Die Wohlfahrtsfunktion der Landwirtschaft und deren Abgeltung, Bern und Frankfurt/M 1975; Ruchti, Erwin: Wirtschaftspolitische Ketzereien, a.a.O., S. 136.

4 Vgl. Zwinger, Theodor: Mit Subventionen die "Meinungspresse" retten?, in: Tages-Nachrichten (Münsingen) vom 9. Juni 1973, S. 3; (ft): Abgeltungsleistungen an die Presse? Eine Arbeitsgruppe von Verlegern und Pressevertretern wendet sich an den Bundesrat, in: Der Bund (Bern), Nr. 132 vom 11. Juni 1972, S. 7.

siert oder das Studienzentrum in Rüschlikon trägt? Die Beispiele aus staatlichen, gemischtwirtschaftlichen und privaten Unternehmungen liessen sich beliebig vermehren."[1]

Man muss sich auch fragen, wieso die Bahnen nur Abgeltungen für die Schüler- und Pendlertransporte erhalten und z.B. für die Milchtransporte mit einem Kostendeckungsgrad von 11 % nicht[2]. Bei den Milchtransporten entstehen den Bahnen sicher Einnahmenausfälle. Der Transport von Schülern und Pendlern in überfüllten Zügen hingegen ist für die Bahnen z.T. ein rentables Geschäft; aber die Bahnen wissen nicht, welche Züge und Linien rentieren, da sie keine Zugs- und Linienrechnungen führen.

Die Abgeltungen werden auch immer wieder kritisiert, weil sie aufgrund des von den Bahnen zur Verfügung gestellten Zahlenmaterials erfolgen[3]. Solche Berechnungen sollten von einer neutralen Stelle durchgeführt werden[4].

In der Presse liest man immer mehr die Forderung nach vermehrter Marktwirtschaft in der Verkehrspolitik[5]. Ein Schritt in dieser Richtung ist die Aufhebung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen und deren globalen Abgeltungen. Nach der Aufhebung der Grundpflichten können die Bahnen freiwillig auf die Wünsche der interessierten Kreise (Kantone, Gemeinden, Private) eingehen. Die Bahnen werden nach der Einführung des Prinzips der speziellen Entgeltlichkeit die Forderungen nach "Auf-

---

1 Meyer, H.R.: Zur Abgeltungsforderung der PTT, a.a.O., S. 9.

2 Vgl. Schweizerische Bundesbahnen: Die Transportkostenrechnung der Schweizerischen Bundesbahnen, Bern 1977, S. 7.

3 Vgl. Bauer, Karl: Die Gleichbehandlung der Verkehrsträger durch den Staat, a.a.O., S. 102.

4 Vgl. Ruchti, Erwin: Wirtschaftspolitische Ketzereien, a.a.O., S. 139.

5 Vgl. Bossard, Hans: Schnelle Züge und ein Marketing-Konzept, in: Neue Zürcher Zeitung (Zürich), Nr. 183 vom 7./8. August 1976, S. 44 f.

rechterhaltung unrentabler Linien oder schlecht frequentierter Stationen"[1] prüfen und feststellen, was die verlangten Leistungen kosten. Die Interessierten haben dann die Möglichkeit, entweder die Kosten zu tragen oder auf ihre Forderungen zu verzichten.

Noch kurz etwas zu den einzelnen Pflichten.

3.3111 Zur Betriebspflicht

Im Kapitel "2. Die gegenwärtige Eisenbahnpolitik der Schweiz" haben wir festgestellt, dass die Betriebspflicht den Schweizer Bahnen keine wirtschaftlichen Nachteile bringt. Eine Pflicht, die nur noch auf dem Papier besteht, kann ruhig aufgehoben werden.

3.3112 Zur Fahrplanpflicht

Auch die Fahrplanpflicht ist ökonomisch nicht relevant. Der Fahrplan ist nichts anderes als der Produktionsplan der Bahnunternehmung; er gehört zu einem modernen Marketing. Wir empfehlen daher die Aufhebung dieser sogenannten Pflicht. Nach deren Beseitigung werden die Bahnen weiterhin nach Fahrplänen verkehren. Die Nachfrager müssen sich anhand der Fahrpläne orientieren können, zu welchen Zeiten die Bahnen ihre Dienstleistungen anbieten. Die Oeffentlichkeit sollte weiterhin die Möglichkeit haben, ihre Fahrplanwünsche den Bahnen bekanntzugeben. Wichtig ist jedoch, dass keine Aufsichtsbehörde den Bahnen betriebswirtschaftlich nicht vertretbare Wünsche aufzwingen kann[2]. In Zu-

---

1 Meyer, H.R.: Gedanken zur Eisenbahn der Zukunft, in: Internationale Transport Zeitschrift (Basel), Nr. 50 vom 10.12.76, S. 5949.

2 Vgl. Vogel, Hanspeter: Der optimale Einsatz der öffentlichen Verkehrsmittel, a.a.O., S. 184.

kunft könnten Gemeinden und Kantone mit den Bahnen über das Führen von zusätzlichen Zügen und über zusätzliche Halte, Verträge abschliessen. Gegen volle Entschädigung sind die Bahnen gerne bereit, spezielle Dienstleistungen zu erbringen.

3.3113 Zur Beförderungspflicht

Auch die Beförderungspflicht ist zu beseitigen. Im Abschnitt "2.31 Die Produktgestaltungspolitik" haben wir dargestellt, wie stark die Beförderungspflicht eingeschränkt ist[1]. Mit der Botschaft über Massnahmen zum Ausgleich des Bundeshaushaltes vom 9. Februar 1977[2] scheint doch der Stein ins Rollen zu kommen. Der Bundesrat schlägt vor, die Beförderungs- und Tarifpflicht für den Stückgutverkehr aufzuheben[3]. Warum nur für den Stückgutverkehr? Nur weil die Verluste bei diesem besonders gross sind. Die vier Grundpflichten können überhaupt für alle Dienstleistungen aufgehoben werden.

3.312 Die Konsumenten fragen allgemeine Verkehrsleistungen nach, nicht spezifisch schienengebundene Verkehrsleistungen

Die Eisenbahnunternehmungen bieten schienengebundene Verkehrsleistungen von Personen, Gütern und Nachrichten an; die Konsumenten fragen

---

1 Vgl. "2.3113 Zur Beförderungspflicht", S. 45 und Ziegler, Hans Peter: Die Beförderungspflicht der Bahnen unter besonderer Berücksichtigung des Stückgutproblems, a.a.O., S. 38 ff.

2 Vgl. Botschaft über Massnahmen zum Ausgleich des Bundeshaushaltes vom 9. Februar 1977, S. 43 ff.

3 Vgl. (Sk): Ausgabenkürzungen werden Dauerrecht, 37 Erlasse sollen revidiert werden – Ziel: Ausgleich des Bundesfinanzhaushalts, in: Der Bund (Bern), Nr. 38 vom 15. Februar 1977, S. 4.

aber allgemeine Verkehrsleistungen nach. Den Käufern von Verkehrsleistungen ist es bei gleicher Qualität (Komfort, Pünktlichkeit, Regelmässigkeit, Häufigkeit, Schnelligkeit, Sicherheit) und gleichem Preis völlig gleichgültig, mit welchen Verkehrsmitteln die Transportbedürfnisse befriedigt werden. Die Bahngesellschaften sollten daher immer das geeignetste Transportmittel einsetzen[1], das heisst dasjenige mit der grössten Wirtschaftlichkeit und der besten Qualität. Wenn zum Beispiel die Strassenfahrzeuge wirtschaftlicher sind und qualitativ mehr bieten, sollten sowohl die SBB wie auch die Privatbahnen die Transporte auf die Strasse verlegen. Die Eisenbahnunternehmungen müssen die besten Beförderungsleistungen anbieten und nicht nur die besten schienengebundenen Beförderungsleistungen[2].

3.313 Das Streckenprogramm

3.3131 Die Eisenbahnlinien

Um in Zukunft nur noch dort schienengebundene Beförderungsleistungen anzubieten, wo diese geeigneter sind als andere Verkehrsmittel, müssen eine Anzahl Nebenbahnen auf Strassenfahrzeuge umgestellt werden. Wir gehen mit Meyer einig, wenn er schreibt: "Eine grundlegende Umstrukturierung des Eisenbahnnetzes und des Eisenbahnverkehrs ist überfällig, nachdem einerseits die immer katastrophaler werdende Defizitwirtschaft nicht weitergehen kann, und nachdem anderseits das Nebeneinander verschiedener Verkehrsträger in der Zukunft nicht abnehmen, sondern noch zunehmen wird; denn neue Techno-

---

1 Vgl. Meyer, H.R.: Der Verkehr und seine grundlegenden Probleme, a.a.O., S. 173.

2 Vgl. Kühn, Richard: Marketing, Institut für Management und Kaderausbildung, Heft 1, o.O. o.J., S. 29. Vgl. auch S. 102.

logien werden im Verkehrswesen auch künftighin entwickelt werden, so wie sie bisher immer entwickelt worden sind."[1]

Nach Imbach kann von der Umstellung der Nebenlinien vermehrt Gebrauch gemacht werden, ohne dass die Wirtschaft der betreffenden Regionen zu Schaden kommt. Die Schlussfolgerungen seiner Untersuchungen lauten wie folgt: "Die beiden Untersuchungen haben eindeutig und übereinstimmend zu dem Ergebnis geführt, dass der Wechsel der Art der Verkehrsbedienung (also der Ersatz der Schmalspurbahn durch einen Strassentransportbetrieb) in jeweils einem der beiden Untersuchungsgebiete deren Entwicklung nicht signifikant beeinflusst hat. Weder beim Vergleich des Bevölkerungs- noch des Wirtschaftswachstums ist ein von der Vergleichsregion abweichender, nachweisbar auf die unterschiedliche öffentliche Verkehrsbedienung zurückzuführender Entwicklungsverlauf festzustellen."[2]

3.31311 Die Umstellung von schwach frequentierten Eisenbahnlinien auf Strassentransporte

Mit den folgenden Massnahmen sollen die Bahnen gezwungen werden, die unrentabelsten Strecken zu schliessen:

1. Die Aufhebung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen[3]. Damit nicht mehr vor jeder Streckenstillegung mit einem mühsamen und langweiligen politischen Seilziehen gerechnet werden muss, sollten die Geschäftsleitungen der SBB und der Privatbahnen jederzeit und

---

1 Meyer, H.R.: Das grösste und schwierigste Problem der Verkehrstechnik: das Eisenbahnproblem, a.a.O., S. 1467.

2 Imbach, Hans: Einfluss der Art der Verkehrsbedienung auf die Entwicklung einer Region. Entwicklungsvergleich von Regionen mit Bedienung durch Schmalspurbahnen bzw. öffentlichen Strassentransportbetrieben, a.a.O., S. 182 f.

3 Vgl. "3.311 Die Aufhebung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen".

ohne den Segen einer politischen Instanz unrentable Strecken stilllegen können, Andererseits sollte auch der Bundesrat die Stillegung von SBB-Strecken, die einen tiefen Selbsterhaltungsgrad aufweisen, verfügen bzw. den entsprechenden Privatbahnen die Konzession entziehen können.

2. Die Aufhebung der automatischen Defizitdeckung[1].

3. In Regionen, die von umstellungsverdächtigen Bahnen erschlossen werden, könnten Konkurrenzaufrufe durchgeführt werden. Nach Hamm stellt man am besten durch öffentliche Ausschreibung fest, "welches oder welche Verkehrsunternehmen eine bestimmte, genau zu umschreibende Verkehrsaufgabe einzeln oder gemeinschaftlich am billigsten, das heisst mit dem geringsten Zuschussbedarf, zu übernehmen bereit sind."[2]

4. Ferner sollten sich die Vertreter des Eidgenössischen Amtes für Verkehr aus den Verwaltungsräten der Privatbahnen zurückziehen, da sie sich zu sehr mit den betreffenden Bahnen identifizieren. Es fällt diesen Herren äusserst schwer, Umstellungsuntersuchungen durchzuführen oder zu veranlassen.

5. Meyer fordert, "jede Eisenbahnlinie, bei der auch nur eine leise Möglichkeit der zweckmässigen Ersetzung durch ein anderes Verkehrsmittel besteht", ist "daraufhin zu untersuchen"[3]. Für jede Eisenbahnlinie sollte eine neutrale Ersetzbarkeitsuntersuchung durchgeführt werden, wie dies Meyer für die St. Gallen-Gais-Appenzell-Bahn getan hat[4]. Eine Aufgabe des wirtschaftswissenschaftlichen

---

1 Vgl. "3.33 Die zukünftige Sanierungs- und Hilfeleistungspolitik".

2 Hamm, Walter: Preise als verkehrspolitisches Ordnungsinstrument, a.a.O., S. 206.

3 Meyer, H.R.: Der Verkehr und seine grundlegenden Probleme, a.a.O., S. 175.

4 Meyer, Hans-Reinhard: Gutachten zur Frage der öffentlichen Verkehrsbedienung zwischen St. Gallen, Gais, Appenzell erstattet der Arbeitsgemeinschaft Verkehrssanierung Appenzellerland, a.a.O.

Sachverständigen-Gremiums[1] wäre, einen Stillegungsplan mit Prioritätenliste auszuarbeiten.

3.31312 Andere Rationalisierungsmassnahmen

Die Bahnen haben die Rationalisierungsmöglichkeiten noch lange nicht voll ausgeschöpft. Auf den Strecken, die nicht umgestellt werden können, gibt es eine Anzahl Stationen, die ein Dornröschen-Dasein führen und daher aufgehoben werden können. Bei andern Stationen können die Schalterbedienungszeiten drastisch abgebaut werden. Eine weitere wichtige Rationalisierungsmöglichkeit ist die Einführung des billeteurlosen Betriebes. Durch das Aufstellen von Billettkontrollapparaten kann viel Personal eingespart werden. Die Versuche der SBB haben sich bewährt.

Ferner ist zu prüfen, ob in verkehrsschwachen Zeiten anstelle von Zügen Busse eingesetzt werden können.

Weiter könnte auf gewissen Strecken der Personenverkehr auf die Strasse verlegt und die Bahn nur noch für den Güterverkehr eingesetzt werden.

3.31313 Der Bau neuer Linien

In der Hochkonjunktur herrschte in der Schweiz eine grosse Planungseuphorie. Bundesrat Bovin stellte der Oeffentlichkeit ein Sechser-Paket vor. Es ging dabei um einen Gotthardbasistunnel, eine Ostalpenbahn, einen Strassentunnel Glarus-Bündner Oberland, den Ausbau der Lötschbergbahn auf Doppelspur, eine Schnellbahn zwischen Genfer- und Bodensee und ein Transalpines Hochleistungs-Transportsystem (TRANSAS)[2].

---

1 Vgl. "3.22 Die Schaffung eines schweizerischen wirtschaftswissenschaftlichen Sachverständigen-Gremiums".

2 Vgl. Meyer, Hans-Reinhard: Verkehrswirtschaft und Verkehrspolitik, a.a.O., S. 254.

Von diesem Sechser-Paket hat nur der Ausbau des Lötschbergs auf Doppelspur und in ferner Zukunft der Gotthard-Basistunnel eine Chance auf Verwirklichung, wobei der Bau des Gotthard-Basistunnels wahrscheinlich erst in dreissig Jahren aktuell werden wird. Auch der Leiter des Stabes der Kommission für eine schweizerische Gesamtverkehrskonzeption, Prof. C. Hidber, stellt fest, dass bis zum Jahr 2000 kein Eisenbahn-Basistunnel am Gotthard erforderlich ist[1]. Die andern Planungsprojekte wie z. B. die Ostalpenbahn und die wintersichere Strassenverbindung Glarus-Bündner Oberland werden wohl nie den Verkehrsbedürfnissen entsprechen[2] und auch in Zukunft Wunschträume bleiben.

Die Ostschweizer Kantone beziehen sich auf das Ostalpenbahnversprechen und fordern eine Bahn Chur-Bellinzona mit Zweigverbindung in den Raum Comersee. Eine Bahn sollte nicht nach politischen Kriterien, sondern nur aufgrund von wirtschaftlichen Ueberlegungen gebaut werden. Die Schweizer Bahnen wünschen möglichst lange Tarifdistanzen; eine Ostalpenbahn würde jedoch im Nord-Süd-Transit auf Schweizer Gebiet weniger Transportkilometer ergeben. Die vom Bundesrat eingesetzte Kommission "Eisenbahntunnel durch die Alpen" kam auch zum Ergebnis, dass dem Gotthard-Basistunnel zwischen Amsteg und Giornico den Vorzug vor einer Ostalpenbahn zu geben sei[3]. Die Ostschweizer Kantone pochen jedoch auf das sogenannte "Ostalpenbahn-Versprechen" und verlangen, dass eine Ostalpenbahn vor einem neuen Gotthardtunnel gebaut werden müsse. Die Quelle des "Ostalpenbahn-Versprechens" ist das Bundesgesetz betreffend Gewährung von Subsidien für Alpenbahnen vom 22. August 1878[4].

1 Vgl. (bd): Die Stimme der Umwelt in der Verkehrspolitik. Eine Tagung in Rüschlikon, in: Neue Zürcher Zeitung (Zürich), Nr. 90 vom 19. April 1977, S. 33.

2 Vgl. Meyer, H.R.: Unzuständige und verantwortungslose Verkehrspolitik, in: Der Bund (Bern), Nr. 165 vom 17. Juli 1972, S. 3.

3 Vgl. o.V.: Alpentunnel, Kommissionsbericht, in: Archiv für Schweizerische Wirtschaft und Wirtschaftspolitik (ASW) (Basel), 12. Jg., Nr. 10 vom Oktober 1971, S. 152.

4 Vgl. Portmann, M.: Die Gotthardbasislinie. Das Ergebnis der Kommission Eisenbahntunnel durch die Alpen (I), in: Der Bund (Bern), Nr. 278 vom 28. November 1971, S. 3.

Die Kommission "Eisenbahntunnel durch die Alpen" hat bei Prof. Dr. W. Oswald, Freiburg, ein Rechtsgutachten über das Ostalpenbahn-Versprechen eingeholt. Nach dem vorliegenden Gutachten besteht für den Bund keine Verpflichtung, eine Ostalpenbahn zu errichten. Der Bund ist lediglich verpflichtet, im Sinne einer Gleichbehandlung der verschiedenen Landesteile einen Beitrag von 4,5 Mio Fr. zu gewähren[1].

Wir glauben auch nicht an den Bau neuer Schnellbahnen Zürich-Genf, Basel-Zürich und Basel-Luzern, wie oft postuliert; hingegen werden diese Linien Schritt für Schritt auf den bestehenden Bahnkörpern ausgebaut werden müssen. Meyer fordert: "bevor an die äusserst kostspielige Verwirklichung neuer Schnellbahnsysteme herangetreten wird, sind auch die Alternativen zu überdenken, die der Luftverkehr dannzumal anbieten kann."[2] Er denkt dabei "etwa an Flugzeuge der STOL- und VTOL-Typen"[3]. Diese Flugzeugtypen könnten den Kurz- und Mitteldistanzverkehr einst revolutionieren[4].

Für den Bau neuer Linien gilt, was Mäder zu den Investitionen schreibt. "Es besteht kein Zweifel darüber, nach welchem Kriterium die Auswahl der Investitionen im allgemeinen zu erfolgen hat, nämlich nach jenem der Selbsttragung. Das heisst mit andern Worten folgendes: bei jeder Investition muss vor ihrer Verwirklichung der Nachweis erbracht sein, dass sie sich selber zu erhalten vermag. Die zusätzlichen Kosten, die sie in Form von Abschreibungen und Zinsen verursacht, gleichen sich innert einer bestimmten, von der Beschaffungs- oder Erstellungsdauer der Investition abhängigen Zeit zumindest entweder durch vermin-

---

1 Vgl. o. V.: Alpentunnel, Kommissionsbericht, a. a. O., S. 152.

2 Meyer, Hans-Reinhard: Verkehrswirtschaft und Verkehrspolitik, a. a. O., S. 146.

3 Meyer, Hans-Reinhard: Verkehrswirtschaft und Verkehrspolitik, a. a. O., S. 146.
Nach Meyer: STOL: Short Take Off and Landing; VTOL: Vertical Take Off and Landing.

4 Meyer, Hans-Reinhard: Verkehrswirtschaft und Verkehrspolitik, a. a. O., S. 146.

derte andere (etwa Personal-)Kosten oder aber durch zusätzliche Erträge aus. Diese letztgenannten können sowohl mit einer quantitativen als auch einer qualitativen, der Investition zu verdankenden Mehrleistung erzielt werden. Bauvorhaben, Anlagen und Einrichtungen, welche diese obige Bedingung nicht zu erfüllen im Stande sind, können in der Regel nicht zur Ausführung bzw. Anschaffung gelangen."[1]

Wer ist für den Bau neuer Linien zuständig? Bei der jetzigen rechtlichen Regelung ist die Kompetenzenverteilung unklar; so braucht es nach dem SBB-Gesetz für den Bau einer neuen Linie ein dem Referendum unterstellter Bundesbeschluss. Die Flughafenlinie wurde vom Bundesrat nicht als neue Linie eingestuft. Nach ihm handelt es sich nur um eine Schlaufe der Verbindung Oerlikon-Kloten-Bassersdorf[2]. Aus diesem Grunde wurde der Bundesbeschluss nicht dem Referendum unterstellt. Diese Ansicht ist jedoch nicht unbestritten. Damit die Rechtsgrundlage in Zukunft klar ist, sollten alle Bundesbeschlüsse betreffend Bau neuer Linien und Ausbau bestehender Linien dem fakultativen Referendum unterstellt werden. Falls Nachtragskredite verlangt werden, sind auch diese Bundesbeschlüsse mit Referendumsklauseln zu versehen.

3.31314 Der Ausbau der bestehenden Hauptlinien

Um gegenüber den andern Verkehrsmitteln konkurrenzfähiger zu werden, müssen sich die Eisenbahnen auf ihre besonderen Stärken besinnen: als erstes sind die bestehenden Haupttransversalen auszubauen. Im Intercity-Verkehr liegt die grosse Chance der Eisenbahnen; nur sind sie gegen-

---

1 Mäder, Paul: Die Investitions- und Finanzierungspolitik der Schweizerischen Bundesbahnen seit dem Sanierungsgesetz von 1944, a.a.O., S. 90 f.

2 Vgl. Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung über einen Bundesbeitrag für den Bahnanschluss des Flughafens Zürich, a.a.O., S. 9.

über der Strasse noch zu wenig schnell[1]. Um die bestehenden stark frequentierten Linien schrittweise auszubauen, brauchen die Bahnen Geld. Dieses Geld kann nur beschafft werden, wenn die unrentabelsten Nebenlinien der SBB und der Privatbahnen, die die Bundeskasse und die Staatskassen der Kantone besonders belasten, aufgehoben und durch Strassenfahrzeuge ersetzt werden. Da in Zukunft mit weiteren Geschwindigkeitsbeschränkungen auf den Autobahnen zu rechnen ist, werden die Bahnen nach einem Ausbau im Intercity-Verkehr bedeutend schneller sein als die Automobile. Es kommt natürlich nicht nur auf die Fahrgeschwindigkeit an; die Reisezeit kann auch durch verminderte Haltezeiten verkürzt werden. Ziel ist es, die mittlere Geschwindigkeit mit der der Transport durchgeführt wird, zu verbessern[2].

Neben den Strassenfahrzeugen setzt gegenwärtig auch der Städteflugverkehr den Bahnen stark zu. Als Gegenschlag könnten die Bahnen in den TEE-Zügen die 2. Klasse einführen[3].

In der Investitionspolitik der vergangenen Jahre wurden vor allem die Prioritäten falsch gesetzt; statt mit dem Bau des Furka-Basistunnels zu beginnen, hätte man die Lötschberglinie auf Doppelspur ausbauen sollen. Um solche Fehlinvestitionen in Zukunft zu vermeiden, wäre es am zweckmässigsten, wenn das wirtschaftswissenschaftliche Sachverständigen-Gremium eine Prioritätenordnung für die Bahninvestitionen der Schweiz aufstellen würde.

Als Sparmassnahme wird ab und zu vorgeschlagen, vorläufig auf die Entflechtung des Eisenbahnknotenpunktes Olten zu verzichten. Dies wäre sicher nicht richtig, denn mit dem Ausbau der Hauptstrecken werden die besonderen Stärken der Eisenbahnen gefördert. Diese Investitionen müssten in der nächsten Hochkonjunktur nachgeholt werden.

---

1 Vgl. Bosshard, Hans: Schnelle Züge und ein Marketing-Konzept. Moderne Eisenbahn in Frankreich, a.a.O., S. 44.

2 Vgl. Zumbühl, Hans: Untersuchung der Ersetzbarkeit von Eisenbahnen durch schienenlose Verkehrsmittel, a.a.O., S. 14.

3 Vgl. Frauenlob, Otto: Schneller in der Region, in: Der Bund (Bern), Nr. 290 vom 10. Dezember 1976, S. 7.

3.3132 Das Fahrplanangebot

Die Züge müssen vor allem zeitgemäss verkehren, nämlich dann, wenn die Verkehrsbedürfnisse am grössten sind. Die Bahnen sind heute in der Lage, mit Marktforschungen die Kundenwünsche festzustellen. In Zukunft sollten die Verkehrsteilnehmer weiterhin ihre Fahrplanwünsche bei den Kantonen einreichen, damit diese Stellen sie an die Bahnen weiterleiten können. Dadurch erhalten die Bahnen vermehrten Kontakt mit den Kunden. Eine Rekursinstanz ist jedoch nicht mehr nötig, da eine solche die Bahnen theoretisch veranlassen könnte, Züge zu führen, die nicht den Kundenbedürfnissen entsprechen. Die Rekursinstanz und die Bahnen können auf diese Weise einander die Verantwortung für Dienstleistungen, die vom betriebswirtschaftlichen Gesichtspunkt aus nicht gerechtfertigt sind, zuschieben.

Falls Kantone, Gemeinden oder Private von den Bahnen verlangen, unrentable Züge zu führen, sollten sie die Bahnen voll entschädigen. Die Höhe der Abgeltung ist auf dem Verhandlungswege festzulegen. Bei Differenzen über die Abgeltungshöhe könnte das wirtschaftswissenschaftliche Sachverständigen-Gremium um Vermittlung ersucht werden.

Der Taktfahrplan

Das grosse Problem der Bahnen sind die Ueberkapazitäten. Bekanntlich können die Verkehrsleistungen nicht gelagert werden. Jeder leere Sitzplatz ist für die Bahnen verloren und bringt keine Einnahme. Nun will die SBB 1981 den Taktfahrplan einführen; dadurch wird sie das Sitzplatzangebot noch erhöhen. Die Vermehrung der Züge führt zwangsläufig zu einer geringeren Auslastung. Die Ueberkapazitäten werden somit weiter zunehmen. In betriebswirtschaftlicher Hinsicht ist der Taktfahrplan sicher nicht gerechtfertigt; denn die Ausgaben werden bedeutend mehr steigen als die Einnahmen, das heisst mit andern Worten: die Defizite

werden noch grösser werden[1]. Um die Defizite einzudämmen, müssen die Bahnen das Gegenteil tun: die Züge vermindern und zwar vor allem in Randzeiten, wenn ihre Dienstleistungen wenig gefragt sind.

3.3133 Die Betriebsmittel

Die Bahnen glauben, dass sie bei ihren Einkäufen von politischen Instanzen unter Druck gesetzt werden. Obschon ausländische Lieferanten oft günstiger sind, verlangen gewisse Politiker, dass die Schweizer Bahnen aus steuerlichen Gründen und um Arbeitsplätze zu erhalten, ihre Einkäufe bei schweizerischen Unternehmungen tätigen. Der Bundesrat bestätigt unsere Aussagen, wenn er zum Thema "Die SBB als Auftraggeber" schreibt: "Die Bundesbahnen können sich in bezug auf die Vergebung von Anschaffungen nicht gleich verhalten wie eine private Unternehmung. Die daraus entstehende Belastung ergibt sich aus dem trotz wirtschaftlicher Liberalisierung teilweise verbliebenen Zwang zur Berücksichtigung nationaler Unternehmungen und aus gewissen Nachteilen, die eine öffentliche Unternehmung in bezug auf die Preise zu tragen hat."[2]

Durch eine Entpolitisierung kann auch dieses Problem gelöst werden. Mit der Aufhebung der automatischen Defizitdeckung werden auch die Bahnen gezwungen sein, ihre Einkäufer um die ganze Welt zu schicken, um günstig einzukaufen, wie dies die Privatunternehmungen tun. Die SBB sollten bei ihren Einkäufen auch berücksichtigen, dass sie nicht konkursfähig sind. Für die Lieferanten bedeutet dies, dass sie ihr Geld dank der Rückendeckung des Bundes ganz sicher erhalten werden. Sie können daher ihre Waren den SBB günstiger anbieten als den Privatunternehmen.

---

1 Vgl. Meyer, Hans-Reinhard: Verkehrswirtschaft und Verkehrspolitik, a.a.O., S. 262.

2 Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung zu einem Bundesbeschluss über die Abgeltung der gemeinwirtschaftlichen Leistungen der Schweizerischen Bundesbahnen, a.a.O., S. 84.

Es geht nicht darum, dass die Bahnen ihr Rollmaterial in Zukunft im Ausland einkaufen; jedoch sollten sie ein Druckmittel in der Hand haben, damit ihnen die Schweizer Lieferanten bessere Preise und Konditionen gewähren.

3.314 Das Beförderungsklassenangebot im Personenverkehr

Die SBB und verschiedene Privatbahnen bieten den Fahrgästen zwei Klassen an. Im Rahmen der Sparmassnahmen sind Bestrebungen im Gange, auf den Nebenstrecken der SBB das Einklassensystem einzuführen. So wurde mit dem Fahrplanwechsel im Frühling 1977 die 1. Klasse auf zehn SBB-Nebenstrecken aufgehoben. Diese Vorkehrung ist richtig. Auf den Hauptlinien braucht es die 1. Klasse; auf den Nebenlinien kann sie aufgehoben werden.

3.315 Zum Produktionsprogramm im Güterverkehr

3.3151 Der Stückgutverkehr

"Der Einsatz der Eisenbahn sollte überall dort gefördert werden, wo diese zufolge ihrer technischen Beschaffenheit bessere Leistungen rationeller zu erbringen vermag als andere Verkehrsmittel, gleichzeitig sollte die Bahn aber auch von Leistungen entbunden werden, auf welche diese Voraussetzungen nicht zutreffen."[1] Ueber den Stückgutverkehr ist in letzter Zeit viel publiziert worden; so weist Ziegler[2] nach, dass die Bahnen mit dem Stückgutverkehr Leistungen erbringen, die ihnen nicht

---

1 Amstein, A.: Zur wirtschaftlichen Lage und Aufgabe der Schweizerischen Bundesbahnen. Das "Gares-Centre-Konzept" wäre eine wirksame Entlastung, in: Schweizerische Handelszeitung (Zürich), Nr. 12 vom 22. März 1973, S. 29.

2 Vgl. Ziegler, Hans Peter: Die Beförderungspflicht der Bahnen unter besonderer Berücksichtigung des Stückgutproblems, a. a. O., S. 57 ff.

liegen. Der Stückgutverkehr ist kostenschwerer als der Wagenladungsverkehr; mit ihm erwirtschaften die SBB jedes Jahr rund 300 Millionen Franken Defizit[1]. In der Rezession ist der Stückgutumsatz stark zurückgegangen. In diesem Geschäftszweig existiert das Problem der inneren Arbeitslosigkeit wie in den Ostblockstaaten. Wenn die Bahnen Privatbetriebe wären, müssten sie den Stückgutverkehr abstossen und das Personal entlassen. Da sie jedoch Staatsbetriebe sind, erleiden die einzelnen Arbeitnehmer zwar keinen Schaden, dafür müssen Steuerzahler und Konsumenten für die Gehälter und Sozialleistungen der nicht oder unterbeschäftigten Arbeiter und Angestellten aufkommen. Für das Stückgutproblem gibt es nur eine Lösung: Die Bahnen müssen mit den Strassentransporteuren eine neue private Stückgutorganisation ohne gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen aufziehen. Die Aufgabe des Stückgutverkehrs würde den SBB erlauben, ca. 4000 Arbeitskräfte einzusparen. Der Personalabbau könnte ohne Entlassungen vollzogen werden. Für die betroffenen Arbeitskräfte wäre ein Sozialplan aufzustellen; ein Teil könnte pensioniert werden, die übrigen in andern Abteilungen der SBB, in der Allgemeinen Bundesverwaltung, der PTT oder in der privaten Stückgutorganisation untergebracht werden.

3.3152 Der Wagenladungsverkehr

Die Bundesbahnen erzielen ca. 60 % ihrer Einnahmen aus dem Güterverkehr und ca. 40 % aus dem Personenverkehr; bei den Kosten verhält es sich gerade umgekehrt[2]. In den letzten Jahren haben die Bahnen vor allem den weniger einträglichen Personenverkehr begünstigt und den lukrativeren Wagenladungsverkehr vernachlässigt. In Zukunft sollten sich

---

1 Vgl. Cueni, Thomas: Die dürren Aeste sind abzuschneiden. Die finanziell schwer angeschlagene SBB auf der Suche nach Genesungsrezepten, a.a.O., S. 7.

2 Vgl. Meyer, H.R.: Eisenbahnproblem und Schweizer Bahnen, in: Der Bund (Bern), Nr. 95 vom 25. April 1976, S. 3; Ruchti, Erwin: Wirtschaftspolitische Ketzereien, a.a.O., S. 152.

die Bahnen vermehrt nach dem Markt ausrichten und vor allem ihre grösste Stärke – den Wagenladungsverkehr – fördern.

3.316 Kombinierter Verkehr Schiene/Strasse

3.3161 Huckepack-Transporte

Einachsige Lastfahrzeuge können über lange Strecken auf offenen Eisenbahnwagen befördert werden. Sattelschlepper übernehmen diese Fahrzeuge am Bahnhof und transportieren sie über kürzere Distanzen an den Bestimmungsort. Für den Huckepackverkehr am Gotthard sieht die Zukunft nicht gerade rosig aus. Bis zur Eröffnung des Gotthard-Strassentunnels 1980/81 wird die Hupac SA ihre Umsätze noch steigern können, nachher wird die Gesellschaft vermehrt mit Schwierigkeiten zu kämpfen haben. Es ist richtig, dass die SBB den Huckepack fördern. Er ist umweltfreundlich und spart Energie. Durch den Huckepack werden die Strassen vom Schwerverkehr entlastet. Für den Huckepackverkehr muss jedoch eine marktwirtschaftliche Lösung gefunden werden, d.h. er muss preislich und qualitativ konkurrenzfähig sein. Verluste aus dem Huckepackverkehr dürfen den SBB auf keinen Fall vom Bund abgegolten werden.

3.3162 Personenautotransporte mit der Bahn

Die BLS und die SBB haben für die sogenannten "rollenden Strassen" auf den Schienen durch den Lötschberg- und Gotthardtunnel grosse Investitionen getätigt. Mit einem weiteren Ausbau sollte man vorsichtig sein; sobald nämlich der Rawil- und der Gotthardstrassentunnel fertiggestellt sind, werden die Automobilisten der Bahn den Rücken kehren, mit Ausnahme des Autoverlads Kandersteg-Iselle und umgekehrt, also des durchgehenden Transports Lötschberg-Simplon.

3.317 Neue Dienstleistungen

Die Bahnen sollten die Möglichkeit haben, in andere Branchen zu diversifizieren. Es ist für sie relativ einfach, ins Reisebürogeschäft einzusteigen. Wenn die Bahnen rechtzeitig ein eigenes Reisebürofilialnetz (nicht nur Verkauf von Bahnreisen) aufgebaut hätten, wären die Defizite heute nicht so gross. Die Bahnhöfe liegen meistens in der Mitte der Städte. Eine solche Lage ist für Reisebüros besonders günstig.

3.32 Die zukünftige Preispolitik

3.321 Allgemeines zur Aufhebung der Tarifpflicht

Die Schweizer Bahnen sind rechtlich in der Preispolitik nicht frei. Die letzte Entscheidung über Tariferhöhungen liegt beim Bundesrat. Allerdings setzen sich die Bahnen nicht für kostendeckende Preise ein. In der Botschaft über Massnahmen zum Ausgleich des Bundeshaushaltes vom 9. Februar 1977 fordert der Bundesrat die Bahnen auf, die Preise für den Berufs- und Schülerverkehr zu erhöhen[1]. Die Bahnen können nicht mehr behaupten, sie unterstünden der Tarifpflicht und dürften keine kostendeckenden Preise verlangen, da der Bundesrat diese nicht bewilligen würde. Die Bahnen wollen keine höheren Preise, da sie sonst mit ihren Abgeltungsforderungen keinen Erfolg mehr hätten.

Wie kam es zur Tarifpflicht? Bis zum 1. Weltkrieg haben die Eisenbahnen ein faktisches Monopol gehabt. Die Tarifpflicht diente zur Zeit des Monopols dem Schutze der Konsumenten[2]. Die Eisenbahnen mussten verschiedene Belastungen ertragen, so wurden die schwachen Strecken zu Lasten der starken Strecken verbilligt[3].

---

1 Vgl. Botschaft über Massnahmen zum Ausgleich des Bundeshaushaltes, a.a.O., S. 41 f.

2 Vgl. Ruchti, Erwin: Wirtschaftspolitische Ketzereien, a.a.O., S. 131.

3 Vgl. Meyer, Hans-Reinhard: Ausgewählte verkehrswirtschaftliche Gebiete, a.a.O.

Es gab Begünstigte und Belastete bei diesem Ausgleich. Das klappte, solange die Eisenbahnen ein Monopol hatten. Durch das Aufkommen neuer Verkehrsmittel (Strassenfahrzeuge, Flugzeuge, Rohrleitungen) verlor die Tarifpflicht ihren Sinn. Sie wurde etwas gelockert; so wickelt sich heute 80 % des SBB-Güterverkehrs zu unveröffentlichten Sonderabmachungen ab[1].

Der Bund sollte sich nicht in die Preisbildung der Bahnen einmischen und ihnen Preisvorschriften aufzwingen. Die staatlichen Preisvorschriften sind z. T. verantwortlich für die Defizite der Bahnen. Einzelne Tarifpositionen sind zu tief, z. B. Schüler-, Studenten- und Pendlerabonnemente, Invaliden- und AHV-Rentner-Halbtax-Abonnemente und die halbe Taxe für Militärpersonen; andere sind zu hoch, z. B. Einzelbillette auf gewissen Strecken. Heute benützen auch die Begünstigten zum grössten Teil die Bahnen nicht mehr. Die Fabriken holen ihre Arbeiter mit Bussen zu Hause ab. Die Schüler und Studenten fahren mit Fahrrädern zur Schule. Es ist sicher an der Zeit, die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen aufzuheben.

3.322 Die Aufhebung der Tarifgenehmigung

Die fehlende Beweglichkeit und Anpassungsfähigkeit ist eine Schwäche in der Preispolitik der Schweizer Bahnen. Nach Aussagen der SBB beträgt der minimale Zeitbedarf für eine Tariferhöhung neun Monate. Dies ist viel zu lang. Wenn die französische SNCF eine Tarifanpassung in drei Wochen durchführen kann[2], sollte dies bei den Schweizer Bahnen auch möglich sein. Die Schweizer Bahnen können die Preise nicht als Regulator für die Angebotsmengen verwenden. Das Tarifgenehmigungs-

---

1 Vgl. Meyer, H. R.: Ein seltsames verkehrspolitisches Dokument, a. a. O., S. 4053.

2 Vgl. (bd): Die SBB-Krise – auch eine Führungsfrage, in: Neue Zürcher Zeitung (Zürich), Nr. 206 vom 3. September 1976, S. 33.

verfahren ist ein langwieriger Papierkrieg zum Schaden der Steuerzahler. Ein Grund für die Schwerfälligkeit sind die Kommerziellen Konferenzen. Es sollte im Ermessen der Bahnen liegen, ob sie diese vor Tariferhöhungen begrüssen wollen oder nicht. Ein weiterer Grund für den grossen Zeitbedarf ist die Genehmigungspflicht der Tarife durch das Eidgenössische Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement. Das VED ist eigentlich nur eine Nick-Behörde; Beamte kontrollieren Beamte[1]. Die Bahnkaufleute stehen an der Preisfront und können den Puls der Wirtschaft besser messen als die Beamten der Allgemeinen Bundesverwaltung. Der Bund sollte sich auf die Kartellgesetzgebung und -rechtssprechung beschränken. Falls sich die Verfrachter zu Lasten der Konsumenten einigen, so ist der Staat gemäss dem Kartellgesetz[2] verpflichtet, gegen volkswirtschaftlich und sozial schädliche Auswirkungen von Kartellen und ähnlichen Organisationen vorzugehen. Dem Bund könnte eventuell noch eine Schiedsrichterrolle zugebilligt werden. Wenn die Strassentransporteure das Gefühl haben, die SBB würden Dumpingpolitik auf Kosten der Steuerzahler betreiben, so sollten sie bei einem Schiedsgericht oder einem Ombudsman klagen können. Das vorgeschlagene schweizerische wirtschaftswissenschaftliche Sachverständigen-Gremium könnte eventuell die Ombudsmanfunktion übernehmen. Auch ohne richterliche Gewalt wäre die Tätigkeit der Kommission sehr erfolgreich. Es genügte, wenn das Professorenkollegium seine Meinung in der Presse veröffentlichen würde.

Die Forderung nach Aufhebung der Tarifgenehmigung kann auch wie folgt begründet werden: Nach dem Wegfall des Transportmonopols ist die Preispolitik im Eisenbahnverkehr stark liberalisiert worden. Der grösste Teil des Güterverkehrs untersteht heute nicht mehr der Tarifaufsicht. Wenn schon bei 80 % der Güter die Preise durch Frachtabkommen fest-

---

1 Vgl. Meyer, Hans-Reinhard: Verkehrswirtschaft und Verkehrspolitik, a.a.O., S. 70.

2 Vgl. Bundesgesetz über Kartelle und ähnliche Organisationen vom 20. Dezember 1962.

gelegt werden[1], so kann das Tarifgenehmigungsverfahren für die restlichen 20 % und für den Personenverkehr auch aufgehoben werden.

3.323 Die Aufhebung der Pflicht zur Veröffentlichung der Preise

Die Pflicht zur Veröffentlichung der Preise ist überholt und kann ebenfalls aufgehoben werden. Die Preise derjenigen Güter, die nach Frachtabkommen transportiert werden, sind der Oeffentlichkeit ohnehin nicht bekannt. Für die restlichen Güter und für den Personenverkehr kann diese Pflicht fallengelassen werden, da die meisten dieser Preise aus organisatorischen Gründen ohnehin in Tarifform dem Bahnkunden zum voraus mitgeteilt werden müssen. Die Geschäftsleitungen der Bahnen wissen selber am besten, welche Preise veröffentlicht werden sollen und welche nicht.

3.324 Die Aufhebung des Grundsatzes der Tarifgleichheit im Raum

Mit der Aufhebung des Grundsatzes der Tarifgleichheit im Raum würde der Handlungsspielraum der SBB etwas erweitert. Für den Güterverkehr würde sich nicht viel ändern, da heute ohnehin schon der grösste Teil der Güter nach Frachtabkommen transportiert werden. Die tarifarische Gleichbehandlung der Verfrachter ist in der Schweiz auch wegen der Verrechnung der Tarif-km durch die Privatbahnen nicht gewährleistet. Die Tarifkilometer waren ein Grund, warum die Privatbahnkantone dem Bund Verstaatlichungsbegehren gestellt haben. Die Fahrgäste im Kanton Graubünden mussten z. B. höhere Fahrpreise bezahlen als diejenigen im

---

[1] Vgl. Meyer, H. R.: Ein seltsames verkehrspolitisches Dokument, a. a. O., S. 4053.

Kanton Uri. Der Tarifannäherungsbeschluss[1] war ein Zugeständnis an die Kantone, die durch Privatbahnen bedient werden; dadurch konnte die Flut von Uebernahmebegehren eingedämmt werden. In neueren Publikationen wurde nachgewiesen, dass der Tarifgleichheit im Raum nicht die grosse Bedeutung zukommt, die man ihr früher beigemessen hatte. Imbach stellt fest: "Für die Standortwahl von gewerblichen und industriellen Unternehmungen sind die Verkehrspreise bzw. die Eisenbahntarife folglich relativ bedeutungslos."[2] Die Bahnen sollten die Freiheit haben, ihre Preise nach dem Markt auszurichten. Für schwach frequentierte Linien, Linien mit hohen Unterhaltskosten und auf Linien mit hohem Leistungsangebot sollten die SBB nach ihrem Ermessen Aufpreise verlangen können. Im Rahmen des Sparprogramms hat der Bundesrat vorgeschlagen, den Bundesratsbeschluss über die Bildung der Eisenbahntarife so abzuändern, dass auch die SBB Tarifkilometer verrechnen können[3]. Dies ist ein Grund mehr, den ganzen Tarifbildungsbeschluss aufzuheben.

Abschliessend noch etwas zu den Bergzuschlägen am Gotthard. Die Bergzuschläge auf der Gotthardstrecke wurden 1943 aufgehoben[4]. Die Tessiner konnten sich damit auf politischem Wege einen Vorteil gegenüber andern peripher gelegenen Kantonen verschaffen; dies ist z. B. gegenüber dem Wallis nicht gerechtfertigt. All die vielen ausländischen Reisenden und Güter, die durch den Gotthard transportiert werden, profitieren von den niedrigeren Tarifen. Dies ergibt für die schweizerische Volkswirt-

---

1 Vgl. Bundesbeschluss über Annäherung von Tarifen konzessionierter Bahnunternehmungen an jene der Schweizerischen Bundesbahnen (Tarifannäherungsbeschluss) vom 5. Juni 1959.

2 Imbach, Hans: Einfluss der Art der Verkehrsbedienung auf die Entwicklung einer Region. Entwicklungsvergleich von Regionen mit Bedienung durch Schmalspurbahnen bzw. öffentlichen Strassentransportbetrieben, a. a. O., S. 189.

3 Vgl. Botschaft über Massnahmen zum Ausgleich des Bundeshaushaltes, a. a. O., S. 42 f.

4 Vgl. (fl.): Privatbahntarife. ...zig Prozent mehr als bei den SBB, in: Tages-Nachrichten (Münsingen) vom 9. April 1970, S. 5.

schaft grosse Einnahmenausfälle. Mit einer flexibleren Preispolitik, wie sie der Bundesrat in der Botschaft über Massnahmen zum Ausgleich des Bundeshaushaltes[1] fordert, können die Bergzuschläge wieder eingeführt werden.

3.325 Die Aufhebung der Tarifgleichheit in der Zeit

Die Nachfrage nach Verkehrsleistungen ist starken zeitlichen Schwankungen unterworfen. Leider können die Verkehrsleistungen nicht gelagert werden. Eine Beeinflussung der Verkehrsspitzen (stündliche, tägliche, wöchentliche, saisonale und andere) in Richtung Ausgleich ist mit einer zeitlichen Preisdifferenzierung möglich. Die Hotellerie wendet die zeitliche Preisdifferenzierung seit langem mit Erfolg an; sie bietet ihre Leistungen in der Vor-, Haupt- und Nachsaison zu verschiedenen Preisen an. Auch die Bahnen sollten in ihrer Preispolitik vermehrt einen Ausgleich in zeitlichen Schwankungen anstreben.

Erstens ist es notwendig, dass in Spitzenzeiten jedermann den vollen Preis bezahlt; dadurch entsteht ein Anreiz, möglichst in verkehrsarmen Zeiten zu reisen.

Zweitens gibt es täglich extreme Spitzenzeiten, in denen die Bahnen zu geringe Einnahmen erzielen. Daher sollten die Fahrpreise am Morgen in der Zeit von 7.00-8.00 Uhr, über den Mittag von 13.00-14.00 Uhr und am Abend von 17.00-18.00 Uhr erhöht werden. Diese Preiserhöhungen würden vor allem die Inhaber von Schüler-, Studenten- und Arbeiterabonnementen treffen.

Drittens sollte das Prinzip Hochtarife in Spitzenzeiten, Niedertarife in flauen Zeiten auch während des Jahres angewendet werden. Es empfiehlt sich, ein 3-Preisklassen-System zu prüfen: schwache Tage, mittlere Ta-

---

1 Vgl. Botschaft über Massnahmen zum Ausgleich des Bundeshaushaltes, a.a.O., S. 42 f.

ge und starke Tage. Bei kaufmännischer Betriebsführung müssen die Bahnen ihre Preise an Weihnachten, Neujahr, Ostern, Pfingsten, während den Sommer- und Winterferien und bei Grossveranstaltungen erhöhen. Mit einer flexibleren Preispolitik könnte ein Teil der grossen Kosten, die die Bahnen für den Einsatz des kostspieligen Reserverollmaterials aufbringen müssen, eingespart werden. Es gibt auch Fahrgäste, die nur im Winter die Eisenbahnen benützen und im Sommer das eigene Fahrzeug einsetzen; für die entsprechenden Abonnemente könnte im Winter etwas mehr verlangt werden.

3.326 Die Aufhebung der sozialpolitischen Ermässigungen

Die sozialpolitischen Preise der Bahnen sind sehr umstritten. Heute wird vielfach die Frage aufgeworfen, ob direkte Staatsunterstützungen an Bedürftige nicht zweckmässiger und gerechter wären als Einkommensumverteilungen über preispolitische Massnahmen der Eisenbahnen[1].

3.3261 Die Anpassung der Fahrpreisermässigungen für regelmässige Fahrten zur Arbeit und zur Schule an die Marktverhältnisse

Mit den nicht kostendeckenden Abonnementen für Arbeitnehmer betreiben die Bahnen Sozialpolitik. Diese Sozialpolitik ist heute vom Gerechtigkeits gesichtspunkt aus überholt. Viele Arbeitgeber vergüten den Arbeitnehmern die Fahrpreise. Mit dieser sozialpolitischen Massnahme subventionieren die Schweizer Bahnen, die in den roten Zahlen sind, z. T. die Arbeitgeber. Zudem sollte eine sozialpolitische Massnahme nicht von der Benützung eines öffentlichen Verkehrsmittels abhängig gemacht werden.

---

1 Vgl. Kaspar, Claude: Die schweizerische Verkehrspolitik im Rückblick, a. a. O., S. 50 f.

Vom Standpunkt der Volksgesundheit aus betrachtet ist es z.B. besser, wenn die Arbeitnehmer mit dem Fahrrad oder zu Fuss zum Arbeitsplatz gelangen; diese Arbeitnehmer profitieren dann nicht von dieser sozialpolitischen Vergünstigung. Nach der Botschaft über Massnahmen zum Ausgleich des Bundeshaushaltes[1] müssen die Bahnen die Pendlerabonnemente als Einzelmassnahme um durchschnittlich 13 Prozent verteuern. Diese von den Politikern aufgezwungene Tariferhöhung wird den Bahnen nicht viel einbringen, da die Pendler auf private Strassenfahrzeuge und auf Streckenabonnemente ausweichen werden. Solche politischen Einzelmassnahmen bringen nie den gewünschten Erfolg. Mit dieser Abonnementserhöhung sollten wenigstens auch die Strecken- und eventuell auch die Generalabonnemente erhöht werden.

Schüler- und Studentenabonnemente sind eine überflüssige Belastung des Staates, die den Studierenden nicht viel nützt. Bei diesen Abonnementen ist die Altersgrenze auf 30 Jahre festgelegt. Hier zeigt sich wie unsinnig diese Vergünstigungen vom sozialpolitischen Gesichtspunkt aus sind. Ein Grossteil der Studenten auf dem 2. Bildungsweg ist über 30 Jahre alt. Viele dieser über 30 Jahre alten Studenten stammen aus Arbeiterfamilien und stehen finanziell viel schlechter da als ihre Kommilitonen aus reichen Familien auf dem 1. Bildungsweg, die von den günstigen Studentenabonnementen profitieren. Die Studentenabonnemente können ohne weiteres abgeschafft werden. Am einfachsten ist es, wenn nur noch Schülerabonnemente abgegeben werden. Für Schüler ist das Alter auf höchstens 16 Jahre zu begrenzen.

Für Vogel ist die Subventionierung des Schüler- und Studentenverkehrs nur sinnvoll, "wenn

- die Distanz zwischen der Wohnstätte der Schüler und der Abgangsstation einerseits und zwischen der Ankunftsstation und der Schule andrerseits klein sind
- die Möglichkeit besteht, die Stundenpläne der Schulen und die Fahrpläne der öffentlichen Verkehrsmittel aufeinander abzustimmen.

---

1 Vgl. Botschaft über Massnahmen zum Ausgleich des Bundeshaushaltes, a.a.O., S. 41 f.

Sind diese Voraussetzungen nicht erfüllt, so wäre die Subventionierung eines Schulbusbetriebes oder des Mitfahrerverkehrs (z.B. durch Entrichtung von Beiträgen an private Automobilisten, die auf ihrer Fahrt zur Arbeit regelmässig Schüler mitnehmen und vor dem Schulhaus absetzen) oft die zweckmässigere Lösung.

Mittel- und Hochschülern wäre durch die Subventionierung eines Zimmers am Studienort oft besser gedient als durch Transportkostenverbilligungen. Im übrigen tragen Fahrpreisreduktionen für Studierende verschwindend wenig zur Verbilligung des Studiums bei. Da Studenten zudem zu einem grossen Teil aus finanziell leistungsfähigen Familien stammen, wirken sich Fahrpreisermässigungen vor allem zugunsten jener Kreise aus, was nicht der Sinn einer sozialpolitischen Massnahme sein kann. Auch hier handelt es sich um einen viel zu breit gestreuten Einsatz öffentlicher Gelder, ... die durch gezielte Hilfe an finanziell weniger leistungsfähige Studenten (Stipendien) viel wirkungsvoller eingesetzt werden könnten. Die viel tiefer liegenden Ursachen der ungleichen Bildungschancen können mit Hilfe von ermässigten Schülerabonnementstarifen allein nicht gelöst werden."[1]

Verschiedene Autoren, so auch Bühlmann, fragen sich, ob es einen rationalen Grund gibt, warum gerade die Verkehrsunternehmungen ihre Leistungen unter den Selbstkosten verkaufen müssen. "Warum zwingt man den Verkehrssektor – insofern er das nicht aus freien Stücken tut – zu erheblichen Sozialermüssigungen? Und warum den Wohnungs-, Nahrungsmittel- oder den Bekleidungssektor kaum oder überhaupt nicht? Diese Branchen decken ja alle eigentliche Existenzbedürfnisse! Eine sechsköpfige Familie erhält eine Vierzimmerwohnung nicht billiger als eine drei- oder vierköpfige. Mehr noch, die Wohnungen werden mit Vorliebe an Mieter ohne Kinder oder mit erwachsenen Kindern abgegeben. Viele Nahrungsmittelpreise hält der Staat aus agrarpolitischen Gründen hoch. Im Beklei-

---

1 Vogel, Hanspeter: Der optimale Einsatz der öffentlichen Verkehrsmittel, a.a.O., S. 166/167.

dungssektor. wo eine Sozialpolitik für kinderreiche Familien gegebenenfalls ein Segen wäre, fehlt sie weitgehend."[1]

Die tatsächlich Umverteilungswirkung dieser sozialpolitischen Massnahmen ist, soweit es überhaupt zu einer Umverteilung kommt, äusserst gering; deshalb kann man vom sozialpolitischen Gesichtspunkt aus diese Ermässigungen ruhig aufheben.

Unsere Vorschläge zum Abbau der sozialpolitischen Ermässigungen haben nichts mit sozialer Demontage zu tun. Wenn der Souverän will, dass Sozialpolitik in der Verkehrspolitik betrieben wird – was sehr umstritten ist –, dann müssen die ärmeren Bevölkerungskreise mit einer Bestätigung der Steuerbehörde ihre Bedürftigkeit beweisen. Besser wäre natürlich, wenn Sozialpolitik und Verkehrspolitik streng getrennt würden.

Nach der Abschaffung der Pflicht zur Gewährung von sozialpolitischen Tarifen – soweit sie überhaupt besteht –, können die Bahnen ihre Tarifpolitik nach der Nachfrage ausrichten, was ihre finanzielle Lage wesentlich verbessern wird.

3.3262 Die Anpassung der Fahrpreisermässigungen für Invalide an die Marktverhältnisse

Das Halbtaxabonnement für Invalide musste seinerzeit auf Druck des Parlamentes eingeführt werden. Wenn das Parlament diese Sozialleistung von den Bahnen verlangt, sollte der Einnahmenausfall durch die Invalidenversicherung bezahlt werden. Die Bahnen haben sich damals nicht gegen die Einführung dieser Vergünstigung gewehrt, weil ihnen der Bundesrat eine Abgeltung aus der Invalidenversicherung versprochen hatte. Bis heute fehlt jedoch die gesetzliche Grundlage für diese Abgeltung. Es ist sicher richtig, wenn den invaliden Mitmenschen geholfen wird. Jede Me-

---

1 Bühlmann, Robert: Die Frage der "Besonderheiten des Verkehrs", a.a.O., S. 67.

daille hat jedoch ihre Kehrseite: Die Bahnen sind heute nicht mehr in der Lage, diese Lasten zu tragen. Eine gezielte Sozialpolitik würde den Invaliden mehr dienen.

3. 3263 Die Anpassung der Fahrpreisermässigungen für AHV-Rentner an die Marktverhältnisse

Frauen ab 62 und Männer ab 65 Jahre können ein Halbtaxabonnement beziehen, das ungefähr 80 % billiger ist als ein normales Halbtaxabonnement. Auch hier handelt es sich um einen politischen Preis. Oft wird angenommen, alle Menschen im AHV-Alter wären arme Leute; eine solche Annahme ist eine Beleidigung für ältere Menschen, die ihr Leben lang hart gearbeitet und gespart haben. Das Institut für Soziologie der Universität Bern hat 1976 eine Untersuchung über die Vermögens- und Einkommensverhältnisse der Einwohner von Steffisburg im Alter von 60 und mehr Jahren durchgeführt. Es handelt sich um die erste objektive Untersuchung dieser Art in der Schweiz, da die Einkommensverhältnisse aufgrund der steuerlichen Unterlagen erhoben und nicht durch Interviews erfragt wurden. Nach dieser Untersuchung erreichen die über 60-jährigen Steffisburger ein Durchschnittseinkommen von rund 2200 Franken pro Monat[1]. Dem grössten Teil der AHV-Rentner geht es in der Schweiz gut. Es gibt etwa 20 Prozent, die noch weitere Hilfe benötigen; mit einem verbilligten Altersabonnement an alle AHV-Rentner kann dieses Problem jedoch nicht gelöst werden. Den ärmeren AHV-Rentnern muss mit sozialpolitischen Instrumenten geholfen werden und nicht mit verkehrspolitischen. Die Schweizer Bahnen mit ihren gigantischen Defiziten sind nicht in der Lage, Sozialpolitik zu betreiben. Wenn man berücksichtigt, dass ein Grossteil der Rentner auf die Bahn angewiesen ist und nicht

---

1 Vgl. (U. M.): Alter – kein kollektives Schicksal mehr. Betagte im Blickfeld der Forschung, in: Neue Zürcher Zeitung (Zürich), Nr. 12 vom 15. /16. Januar 1977, S. 30.

auf Strassenfahrzeuge ausweichen kann, so stellt man fest, dass den Schweizer Bahnen durch die Abgabe dieser stark verbilligten Abonnemente jährlich ca. 70 Millionen Franken Einnahmen verloren gehen. Ein Vergleich mit der Privatwirtschaft zeigt, dass ein Rabatt von etwa 10 % auf den normalen Halbtaxabonnementen für die Rentner angebracht wäre. Nur Staatsbetriebe, deren Defizite automatisch gedeckt werden, können den Rentnern einen Rabatt von ca. 80 % gewähren. Dazu kommt noch, dass die wirklich bedürftigen Rentner bei dieser Regelung leer ausgehen[1]. Ihr Lebensstandard ist so tief, dass sie nur wenig Bahnreisen unternehmen können. Für sie würde sich ein Kauf des AHV-Halbtaxabonnementes nie rentieren. Etwas überspitzt könnte man sagen: Mit den AHV-Halbtaxabonnementen wird Sozialpolitik auf Kosten der ärmsten Bevölkerungsschichten betrieben. Auf jeden Fall sollten die Rentner in Spitzenzeiten den vollen Preis bezahlen. Und noch ein anderer Aspekt: Es gibt in der Schweiz auch noch viele arme Leute, die nicht im AHV-Alter sind, und folglich die vollen Preise berappen müssen.

Mit wenigen Worten zusammengefasst können wir sagen: Die AHV-Halbtaxabonnemente sind vom sozialen Gesichtspunkt aus nicht gerechtfertigt.

3.3264 Die Fahrpreisermässigungen im Rahmen der Tarifannäherung

Nach der modernen Regionalpolitik sollten die finanziellen Mittel konzentriert zur Förderung der Regionszentren eingesetzt und nicht nach dem Giesskannenprinzip in alle Windrichtungen verstreut werden, wie dies mit den Fahrpreisermässigungen im Rahmen der Tarifannäherung getan wird. Dazu kommt, dass die Bedeutung der Transportkosten für die Siedlungsverhältnisse nicht so gross ist, wie früher angenommen wurde; andere Faktoren, wie Ausbildungsmöglichkeiten, Gesundheitswesen, Versor-

---

1 Vgl. Nationalrat: Amtliches Bulletin der Bundesversammlung, a.a.O., S. 695.

gung und Entsorgung, Kultur, Erholung, Sport, Konsummöglichkeiten usw. sind ebensowichtig.

3.3265 Halbe Taxe für Armeeangehörige

Auch die Fahrpreisermässigungen für Armeeangehörige (halbe Taxe) können vom sozialpolitischen Gesichtspunkt aus aufgehoben werden. Falls die Armeeangehörigen den Einsatz von teurem Reservematerial verursachen, sollten sie sogar einen Aufpreis bezahlen müssen. Da an den Einrückungsorten die Parkplätze meistens beschränkt sind, handelt es sich um Muss-Verkehr. Die Bahnen erleiden durch die Gewährung der halben Taxen nach unseren Schätzungen einen Einnahmenausfall von ca. 150 Mio Franken. Eventuell könnte das Eidgenössische Militärdepartement den Urlaubern mit dem Sold einen Teil der Fahrpreise vergüten. Die Bahnen sollten in Zukunft auch für die mit Gutscheinen reisenden Wehrmänner voll entschädigt werden.

3.327 Die Ueberprüfung weiterer Fahrpreisvergünstigungen

3.3271 Die Fahrvergünstigungen für Bahnbeamte

Auch bei diesen Vergünstigungen drängt sich eine Ueberprüfung auf. Die Steuerbeamten erhalten schliesslich auch nicht 20 % Rabatt auf den geschuldeten Steuern. In der Hochkonjunktur wurden diese Rabatte als Lockmittel in der Personalpolitik verwendet. Heute sind diese Ermässigungen z.T. überholt.

3.3272 Die Fahrvergünstigungen für die Kantonsregierungen

Die Kantonsregierungen erhalten auf den Generalabonnementen 20 Prozent Rabatt. Warum wird ausgerechnet den Kantonsregierungen dieser Rabatt

gewährt und nicht den Studenten oder den AHV-Rentnern? Diese Rabattgewährerei ist rein politisch motiviert.

3.3273 Fahrpreisermässigungen für Kinder und Jugendliche

In den meisten Ländern wird die halbe Taxe nur Kindern und Jugendlichen im Alter von 4-12 Jahren gewährt. In der Schweiz ist man grosszügiger; Kinder und Jugendliche im Alter von 6-16 Jahren haben nur den halben Preis zu bezahlen. Die Kinder-Altersgrenze sollte in Zukunft auf das internationale Mittelmass gesenkt werden.

3.3274 Besondere Fahrvergünstigungen

Weiter kennen die Bahnen die folgenden politischen Vergünstigungen:

1. Die Gratisreise für Begleitpersonen von Invaliden und für die Invalidenhunde
2. Die 50 % Rabatt für Polizeitransporte
3. Die 50 % für Freiwilligen Arbeitsdienst, Landdienst und für Praktikantinnenhilfen
4. Die 50 % für Krankenschwestern und Krankenpfleger
5. Die 50 % Rabatt für die von anerkannten Fürsorgestellen unterstützten Bedürftigen.

Es ist zu prüfen, ob diese kleinen Vergünstigungen nicht aufgehoben werden können. Falls sie sich sozialpolitisch noch rechtfertigen, sollten die Kosten von den zuständigen Stellen getragen werden.

3.328 Die Preise im Güterverkehr

3.3281 Ausnahmetarife zum Schutze der Landwirtschaft

Die Vertreter der Land- und Forstwirtschaft haben es dank ihrer starken Vertretung im Parlament verstanden, für ihre Produkte besonders günstige Transportpreise zu erlangen. Wegen ihrer schlechten finanziellen Lage sind die Bahnen heute nicht mehr in der Lage, einzelne Wirtschaftszweige mit politischen Güterpreisen zu bevorzugen. Zudem kommen diese günstigen Tarife vor allem den Inhabern von grösseren Bauernbetrieben zugute, denen es in der Schweiz sicher nicht schlecht geht. Es gibt wirkungsvollere Massnahmen, die Land- und Forstwirtschaft zu fördern. Ferner eignen sich Strassenfahrzeuge besser für die Beförderung von Milch und Tieren. Konkret können die Vergünstigungen für den Transport der folgenden Güter aufgehoben werden: Milch, Rahm, Gemüse, Früchte, Most, Wein, Holz, Frühkartoffeln, Saatkartoffeln, Saatgetreide, Tiere, landwirtschaftliche Maschinen (Tarifermässigung für sogenannte kleine Wagenladungen). Sobald den Schweizer Bahnen die Tariffreiheit gewährt wird, können sie diese Tarife marktgerecht festlegen. Falls die Bahnen weiterhin die Landwirtschaft unterstützen müssen, sollten die entsprechenden Verluste in der Staatsrechnung als Landwirtschaftssubventionen verbucht und den Bahnen abgegolten werden.

3.3282 Ausnahmetarife für Ausstellungs- und Messegüter sowie für Transporte von Wohltätigkeitsorganisationen

Auch diese Vergünstigungen können aufgehoben werden oder sind durch die entsprechenden Departemente abzugelten.

3.329 Zusammenfassung

Abschliessend stellen wir fest: Viele Preise der Eisenbahnen sind auf politischen Druck hin von Seiten des Parlamentes und der Exekutive entstanden. Verschiedene politische Gruppen haben es verstanden, für sich Spezialpreise herauszuholen.

Diese Spezialpreise sind eine der Ursachen für die hohen Bahndefizite. Andererseits haben die Bahnen nichts unternommen, damit diese Spezialpreise aufgehoben werden.

Wir fordern für die Geschäftsleitungen der Bahnen vermehrte Freiheit in der Preispolitik, damit sie dieses Marketing-Instrument richtig einsetzen können. Mit einer neuen und marktgerechten Preisdifferenzierung wird es den Bahnen möglich sein, ihre Einnahmen zu erhöhen.

3.33 Die zukünftige Sanierungs- und Hilfeleistungspolitik

Mit Subventionen können die Probleme nicht aus der Welt geschaffen werden. Im Gegenteil, da sie das unternehmerische Denken hemmen, werden die Schwierigkeiten immer grösser. Die Bahnen haben sich an die Subventionen gewöhnt und fordern immer mehr davon. Einmal eingeführte Subventionen, deren Gewährungsgründe weggefallen sind, bleiben bestehen. Subventionen verhindern eine Anpassung der Verkehrsstruktur an die Nachfrage. Sie sind nur Symptomtherapie; mit ihnen können die eigentlichen Probleme nicht gelöst werden[1]. "Subventionen verschieben an anderen Stellen der Wirtschaft oft das wirtschaftliche Gleichgewicht und schaffen damit neue Probleme, die dann womöglich wiederum durch Subventionen überbrückt werden."[2]

---

1 Vgl. Meyer, Hans-Reinhard: Verkehrswirtschaft und Verkehrspolitik, a.a.O., S. 95.

2 Meyer, Hans-Reinhard: Beziehungen zwischen den Theorien auf dem Gebiete der Verkehrswirtschaft und den allgemeinen Wirtschaftstheorien, a.a.O., S. 340.

Die Subventionen für Investitionen, Abgeltungen, Tarifannäherung usw. werden gefordert, weil die Wettbewerbsbedingungen verzerrt sind. Man muss sich fragen: Warum sind die Wettbewerbsbedingungen verzerrt? Vor allem weil der Bund in die Produktgestaltungs- und Preispolitik der Bahnen eingegriffen hat. Die Eisenbahnen werden theoretisch gezwungen – sie tun es heute zu einem grossen Teil freiwillig –, die Land- und Forstwirtschaft, die Stückgutverfrachter, Schüler, Studenten, Arbeiter, Angestellte, Arbeitgeber, AHV-Rentner und Invalide zu subventionieren. Man muss das Uebel an der Wurzel packen. Sobald diese staatlichen Produktgestaltungs- und Preisvorschriften wegfallen, verschwindet auch ein Grossteil der Wettbewerbsverzerrungen. Die Bahnen sehen es jedoch gerne, wenn der Staat Produktgestaltungs- und Preisvorschriften erlässt, da sie dafür pauschale Abgeltungen erhalten. Sie setzen sich daher für die Beibehaltung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen ein.

Neue Subventionen werden jeweils als Hilfe zur Selbsthilfe bezeichnet. Um die Vorlage durchzubringen, heisst es: Wenn die Eidgenössischen Räte und, falls das Referendum ergriffen wird, das Schweizer Volk, die Vorlage annehmen, werden die Schweizer Bahnen auf dem neuesten Stand der Technik und damit gegenüber den andern Verkehrsmitteln wettbewerbsfähig sein[1]. Sobald die Gesetze in Kraft sind und die Subventionen fliessen, ist jedoch wieder alles im alten. Die Defizite steigen weiter, und die Hilferufe beginnen von neuem. Wir möchten zu diesem Problem die Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung zum Entwurf eines Eisenbahngesetzes vom 3. Februar 1956 zitieren:

"Während der Kriegs- und Nachkriegsjahre sind viele dieser Bahnen wegen ihrer misslichen finanziellen Lage mit der Erneuerung ihrer Anlagen und der Fahrzeuge in Rückstand geraten. Dringend wünschbare technische Neuerungen mussten unterbleiben. Trotzdem dank der Hilfeleistungsgesetzgebung von 1939 und 1949 manches erreicht worden ist, bleibt noch

---

1 Vgl. Meyer, Hans-Reinhard: Verkehrswirtschaft und Verkehrspolitik, a.a.O., S. 108.

vieles nachzuholen, damit die Verbesserung der öffentlichen Verkehrsbedienung nicht weiter hintangehalten wird, der öffentliche Verkehrsdienst der Bahnen gegenüber den Strassenverkehrsmitteln wettbewerbsfähig bleibt und nicht mangels genügender Einnahmen seitens Bund und Kantone dauernd zuschussbedürftig wird."[1] Mit dem Eisenbahngesetz vom 20. Dezember 1957 wurde den Privatbahnen die gewünschte Hilfe gewährt; sie sind aber trotzdem dauernd auf die Zuschüsse von Bund und Kantonen angewiesen.

In Zukunft sollten die Eisenbahnen nicht mehr pauschale Subventionen erhalten, sondern nur noch Unterstützungen für spezielle Zwecke. Es sollte dem Prinzip der speziellen Entgeltlichkeit nachgelebt werden; also eine Abkehr von den Globalzuwendungen[2].

3.331 Hilfeleistungen an die SBB

3.3311 Die neue Sanierung der Bundesbahnen

Eine neue Sanierung der SBB ist fällig. Ruchti rechnet, dass die nächste SBB-Sanierung den Bund voraussichtlich zwischen vier und fünf Milliarden Franken kosten wird[3]. Die SBB sollten mit der nächsten Sanierung nicht nur auf eine gesunde Basis gestellt werden; mit einem neuen Investitionsartikel im SBB-Gesetz muss dafür gesorgt werden, dass es nicht mehr wie bisher weitergeht. Im Wochenbericht der Bank Julius Bär & Co. AG sind folgende Forderungen aufgestellt worden: Nach der Sanierung müssen die SBB "ihre Investitionen wiederum

---

1 Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung zum Entwurf eines Eisenbahngesetzes, a.a.O., S. 18.

2 Vgl. Aberle, Gerd: Verkehrspolitik erfordert Entscheidungen, in: Internationales Verkehrswesen, Fachzeitschrift für Information und Kommunikation im Verkehr, 28. Jg., 4. Heft, Juli/August 1976, S. 223.

3 Vgl. Ruchti, Erwin: Das Ende eines interventionistischen Experimentes (II), Vermehrte Marktverbundenheit der Bahnen, in: Der Bund (Bern), a.a.O., S. 37.

überwiegend durch Abschreibungen finanzieren"[1] und nicht durch Neuverschuldung. Eine Neuverschuldung vom jetzigen Ausmass muss vermieden werden, sonst wird die nächste Sanierung schon wieder in zehn Jahren fällig sein. Eine Investitionsbremse könnte wie folgt eingeführt werden: Für Bauinvestitionen sollten vor allem die aus den Abschreibungen gewonnenen Mittel verwendet werden[2], plus Subventionen von Bund, Kantonen, Gemeinden und Privaten für spezielle Zwecke. Die Erhöhung der fest verzinslichen Schulden der SBB sind einem referendumspflichtigen Bundesbeschluss zu unterwerfen, damit eine zu grosse Neuverschuldung in Zukunft ausgeschlossen wird. Für Grossinvestitionen werden die SBB auch in Zukunft Subventionen benötigen. Ohne ausführliche Rentabilitätsberechnungen darf jedoch nicht mehr gebaut werden. Das Parlament sollte solche Subventionen nur unter dem Vorbehalt des fakultativen Referendums gewähren. Die Lösungen werden besser, wenn das Volk mitentscheiden kann. Umgehungsmöglichkeiten nach der Salami-Taktik der Nachtragskredite sollten ausgeschaltet werden, indem alle zusätzlichen Beiträge dem Referendum unterstellt werden.

3.3312 Die Aufhebung der automatischen Defizitdeckung

Die Defizite sind Warnungszeichen, die anzeigen, dass die Geschäftspolitik der SBB falsch ist. Wegen den Abgeltungen und der zunehmenden Verschuldung werden die Defizite nicht in der effektiven Höhe ausgewiesen. Die "policy-maker" fällen falsche Entscheidungen, da sie die tatsächliche Höhe der Fehlbeträge nicht kennen. Es scheint uns zweckmässig, dass in Zukunft die wirklichen Defizite ausgewiesen werden müssen. Das Prinzip der Klarheit und Wahrheit sollte in der Informationspolitik der SBB in den Vordergrund gestellt werden. Weiter sind Eisenbahnrech-

---

1 Bank Julius Bär & Co. AG: Die SBB – ein ernstes Landesproblem, a.a.O., S. 1.

2 Vgl. Ruchti, Erwin: Wirtschaftspolitische Ketzereien, a.a.O., S. 157.

nungen zu führen, in denen die Selbsterhaltungsgrade aller Linien auszuweisen sind. Falls die Selbsterhaltungsgrade einzelner Linien bestimmte Werte unterschreiten, sollte das wirtschaftswissenschaftliche Sachverständigen-Gremium automatisch Umstellungsuntersuchungen durchführen lassen. Ein Handeln nach dem Grundsatz "Keine Defizitdeckung ohne Umstellungsuntersuchungen" würde die strukturellen Probleme aufzeigen. Voranschläge, Jahresrechnungen und Geschäftsberichte sind in Zukunft von der Bundesversammlung unter Vorbehalt des fakultativen Referendums zu genehmigen. Referendumsdrohungen werden mithelfen, dass ausgewogenere Lösungen gefunden werden. Mit den Voranschlägen sollten die SBB dem Bundesrat jedes Jahr Kosteneinsparungsvorschläge einreichen. Weiter ist die Frage von Alternativvoranschlägen zu prüfen. Die Bundesversammlung sollte aus verschiedenen Voranschlägen auswählen können.

3.3313 Die Aufhebung der globalen Abgeltungen

Die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen (die Betriebspflicht, die Fahrplanpflicht, die Beförderungspflicht, die Tarifpflicht) werden durch den Bund global abgegolten. Diese Pflichten bestehen zwar noch auf dem Papier, sind aber zum grössten Teil heute ökonomisch nicht mehr relevant. Die globalen Abgeltungen sind eine politisch elegante Lösung der Defizitdeckung. Sie hemmen das unternehmerische Denken; die Bahnen werden an defizitären Transporten geradezu interessiert[1]. In Zukunft sollten daher die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen aufgehoben werden; mit deren Abschaffung fallen auch die globalen Abgeltungen weg.

Nach der Aufhebung der Grundpflichten können die SBB die Bedienung der unrentablen Strecken noch mehr einschränken als bisher. Falls Kantone, Gemeinden und Private mit einer verminderten Bedienung oder mit der Aufhebung von Strecken nicht einverstanden sind, können sie

1 Vgl. Ruchti, Erwin: Wirtschaftspolitische Ketzereien, a.a.O., S. 143.

eingeladen werden, die Finanzierung der gewünschten Zugsverbindungen zu übernehmen. So zahlt z.B. schon jetzt die Gemeinde Seuzach den SBB für den Mehreinsatz von 14 Zügen an Werktagen jährlich 58'000 Franken[1].

Hier noch eine weitere Begründung dür die Abschaffung der globalen Abgeltungen: Die SBB gehören dem Bund; der Bund gewährt somit sich selbst Abgeltungen für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen. Die vier Grundpflichten werden ohnehin durch die Defizitdeckung abgegolten.

3.332 Hilfeleistungen an die Privatbahnen

Meyer schreibt zur Privatbahnhilfe, "in immer kürzerer Zeit werden immer grössere Summen für die Privatbahnhilfe benötigt. Wenn Hilfe nicht mehr stärkt, sondern offensichtlich schwächt, ist es hohe Zeit, den Kurs zu ändern."[2] Wie kann der Kurs geändert werden? Problematisch ist, dass nicht festgestellt wird, wie hoch der Selbsterhaltungsgrad und die tatsächlichen Defizite der Privatbahnen sind. Es empfiehlt sich, durch das Eidgenössische Statistische Amt eine Eisenbahnrechnung führen zu lassen, ähnlich der Strassenrechnung.

Die öffentliche Hand gewährt den Privatbahnen eine Vielzahl von Subventionen, die alle gleich begründet werden. Man muss sich fragen, ob es nicht einfacher wäre, nur noch eine Art von Beiträgen auszurichten: die Subventionen der Defizitdeckung. Die Vielzahl von Subventionen erschwert den "policy-makern" die Entscheidungen. Sie haben weitgehend den Ueberblick verloren über die effektiven Hilfeleistungen, die die Bahnen erhalten.

---

1 Vgl. (fk): Steuergelder für Versuchsbetrieb der SBB, in: Tages-Anzeiger (Zürich) vom 7. Dezember 1976, S. 20.

2 Meyer, Hans-Reinhard: Verkehrswirtschaft und Verkehrspolitik, a.a.O., S. 94.

3.3321 Die Aufhebung der globalen Abgeltungen

Die Regelung, dass die Privatbahnen jährlich 33 1/3 Prozent der gesetzlich vorgeschriebenen Abschreibungen als Abgeltungen erhalten, ist sehr problematisch. Dies hat auch die Expertengruppe zur Ueberprüfung der Bundessubventionen erkannt, als sie in ihrem Bericht schrieb: "Wer – beispielsweise zufolge der Inanspruchnahme der technischen Hilfe – viel abzuschreiben hat, bekommt eine entsprechend hohe Abgeltung. Die Kommission vertritt die Auffassung, dass allfällige gemeinwirtschaftliche Leistungen durch die übrigen Eisenbahnbeiträge abgegolten sind, und beantragt infolgedessen die Streichung dieser Subvention."[1] Es hat sich auch gezeigt, dass mit den Abgeltungen z. T. die Dividenden der Bahnaktionäre finanziert werden.

Die längst überholten Grundpflichten und deren globale Abgeltungen können abgeschafft werden. Hingegen sollten in Zukunft die Gemeinden und Private (auch Industriebetriebe) für ihre Fahrplanwünsche zur Kasse gebeten werden.

3.3322 Die Aufhebung der Investitionssubventionen

Die Investitionssubventionen haben viele kritische Kommentare ausgelöst[2]. Nach dem Eisenbahngesetz vom 20. Dezember 1957 sollte die Selbsthilfe vor der Staatshilfe kommen. Die Einhaltung dieses wichtigen Grundsatzes wird von niemandem kontrolliert. Dies wäre eine Aufgabe für das wirtschaftswissenschaftliche Sachverständigen-Gremium.

Von verschiedenen Seiten wird die Einführung einer Investitionsbremse für die Privatbahnen gefordert. Wie könnte eine solche aussehen? Grund-

---

1 Allgemeine Ueberprüfung der Bundessubventionen. Bericht der vom Bundesrat eingesetzten Expertengruppe, Bern 1966, S. 44 f.

2 Vgl. Ruchti, Erwin: Wirtschaftspolitische Ketzereien, a.a.O., S. 143.

sätzlich sollten in Zukunft keine Investitionssubventionen mehr gewährt werden. Dafür ist die Einführung eines Bewilligungsverfahrens für Investitionen wünschenswert. Durch die bewilligten Investitionen würden sich dann die Bahndefizite vergrössern, die von Bund, Kantonen und Gemeinden gedeckt werden müssten. Das Bewilligungsverfahren könnte wie folgt aussehen: Bevor Investitionen bewilligt werden, müssen der Aufsichtsbehörde vollständige Investitionsprojekte mit Kostenangaben für die nächsten 10 Jahre eingereicht werden, damit die "policy-maker" sehen, was die Bahnsanierungen in den nächsten Jahren kosten werden. In Zukunft sollte man nur noch Investitionen ausführen, die im Investitionsplan für die nächsten 10 Jahre enthalten sind. Die Kosten dürfen nicht höher sein als veranschlagt, plus die Teuerung gemäss Baukostenindex. Weiter muss die Investitionsplanung Rentabilitätsberechnungen enthalten; es sollte gezeigt werden, wie man mit den Investitionen die Rentabilität der Privatbahnen verbessern kann. Die Investitionsprojekte samt Rentabilitätsberechnungen sind in der Presse zu veröffentlichen, damit eine fachmännische Ueberprüfung möglich wird und eine gewisse Oeffentlichkeit des Verfahrens gewährleistet wird. Falls an den Investitionsprojekten und deren Rentabilitätsvoraussagen Zweifel aufkommen, so kann das wirtschaftswissenschaftliche Sachverständigen-Gremium beigezogen werden. Die geplanten Investitionen für die nächsten 10 Jahre sollen in einem dem Referendum unterstellten Bundesbeschluss bewilligt werden. Dadurch könnten solche zweifelhaften Bauten wie der Furka-Basistunnel nicht mehr ohne den Segen des Schweizer Volkes ausgeführt werden.

3.3323 Die Aufhebung der automatischen Defizitdeckung

Es ist sicher an der Zeit, wenn der ganze Fragenkomplex der Defizitdeckung neu geregelt wird. Damit der Souverän in Zukunft über die wirtschaftliche Situation der Bahnen besser Bescheid weiss, sollte eine Eisenbahnrechnung geführt werden. Weiter ist ein System zu entwickeln, damit bei den Bahnen mit den grössten Defiziten und den niedrigsten

Selbsterhaltungsgraden automatisch Rationalisierungs- und Umstellungsuntersuchungen ausgearbeitet werden.

Die automatische Defizitdeckung kann am besten über das Referendum aufgehoben werden. Die Bahnen sollten vom Bund ausser den Subventionen für Betriebsumstellungen nur noch Defizitdeckungssubventionen erhalten. Am zweckmässigsten ist es, wenn das Eidgenössische Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement die voraussichtlichen Defizite aller Privatbahnen zusammenstellt und der Bundesrat vor jedem Rechnungsjahr vom Parlament die Subventionen für die Defizitdeckung aller Privatbahnen verlangt. Die Subventionsbewilligung sollte in einem dem Referendum unterstellten Bundesbeschluss erfolgen. Es fragt sich: Was passiert, wenn das Volk die Subventionen nicht bewilligt? Dann muss ein Vortrag auf neue Rechnung erfolgen. Dies wird die Bahnen animieren, sich mehr anzustrengen und mehr zu rationalisieren. Eine erfolgreiche Rationalisierungs- und Sparpolitik benötigt die positive Mitwirkung des Personals[1]. Die Bahnen sollten den Mitarbeitern einen Bonus ausrichten, wenn die Defizite um einen bestimmten Prozentsatz gesenkt werden können.

3.3324 Die Aufhebung der Tarifannäherungssubventionen

Die Subventionen, die mit dem Tarifannäherungsbeschluss nach dem Giesskannenprinzip verteilt werden, sind Gegenstand öffentlicher Diskussionen und gelten nicht mehr als zeitgemäss. In der modernen Regionalpolitik steht die Regionalisierung mit Schwerpunkten im Vordergrund. Nach dieser Konzeption sollten nur noch förderungswürdige Gebiete gefördert werden[2].

---

1 Vgl. Meyer, H.R.: Verkehrspolitische Proportionen, in: Neue Zürcher Zeitung (Zürich), a.a.O., S. 19.

2 Vgl. Zihlmann, Hans-R.: Die Tarifannäherung. Hintergründe und Problematik, in: Schweizerisches Archiv für Verkehrswissenschaft und Verkehrspolitik (Zürich), 31. Jg., Nr. 4 vom Dezember 1976, S. 296.

Zudem haben die Verkehrspreise nicht die grosse volkswirtschaftliche Gestaltungskraft, die ihnen früher beigemessen wurde[1]. Dies stellt auch Imbach fest, wenn er schreibt: "Für die Standortwahl von gewerblichen und industriellen Unternehmungen sind die Verkehrspreise bzw. die Eisenbahntarife folglich relativ bedeutungslos. Dies gilt für den Verkehr eines ganzen Eisenbahnnetzes. Noch in verstärktem Masse trifft dies aber bei den Nebenbahnen zu, die meist nur kurze Anschlussstrecken an die Hauptlinien bilden. Die Frachten bzw. Tarife dieser kurzen Anschlussstrecken fallen im Verhältnis zu den übrigen Produktionskosten kaum ins Gewicht."[2]

Mit dem gezielten Einsatz der gleichen finanziellen Mittel könnte mehr für die Randgebiete getan werden; wir denken vor allem an zinslose Darlehen für neue Industrien, Hotels, Kurorts- und Sporteinrichtungen usw.

3.34 Die zukünftige Marktregulierungs- und Wettbewerbspolitik

In neuerer Zeit werden wieder vermehrt interventionistische Lösungen vorgeschlagen[3]. Bürki (Eidgenössisches Amt für Verkehr) erklärte an der Sitzung der Kommission der Kommerziellen Konferenz über die Beratung der Tarifmassnahmen im Güterverkehr auf 1.1.1976 am 20. Februar 1975 in Zürich: "Hier lässt sich vielleicht der Gedanke in den Raum stellen, ob nicht auf lange Sicht auf die Verkehrslenkung ein sanfter Druck auszuüben sein wird. Allerdings ist die ATO seinerzeit vom

---

1 Vgl. Meyer, Hans-Reinhard: Verkehrswirtschaft und Verkehrspolitik, a.a.O., S. 245.

2 Imbach, Hans: Einfluss der Art der Verkehrsbedienung auf die Entwicklung einer Region. Entwicklungsvergleich von Regionen mit Bedienung durch Schmalspurbahnen bzw. öffentlichen Strassentransportbetrieben, a.a.O., S. 189.

3 Vgl. (bd): Ruf nach Verkehrsteilung. Das Eisenbahnproblem aus der Sicht der SBB-Generaldirektion, a.a.O., S. 29.

Volk abgelehnt worden. Indessen bestehen heute ganz andere Voraussetzungen. Zudem lehrt die Erfahrung, dass, wenn das Volk einmal nein gesagt hat, dies nicht immer so sein muss. Vorlagen, die in gewissen Zeitabständen regelmässig wieder unterbreitet werden, haben es in sich, dass sie auf die Dauer doch durchdringen. Ein klassisches Beispiel dafür ist das Frauenstimmrecht."[1]

Mit einer interventionistischen Wirtschaftspolitik soll die bestehende Verkehrsstruktur konserviert werden[2]. Alle wettbewerbsschützenden Massnahmen zugunsten der Eisenbahnen schränken die Wahlfreiheit der Konsumenten von Verkehrsleistungen ein. Sie verstossen somit gegen die Richtlinien für die Regierungspolitik[3].

Interventionistische Massnahmen zugunsten der Eisenbahnen werden oft mit dem Argument der ungleichen Spiesse begründet[4]. Man meint damit, die Eisenbahnen hätten schlechtere Startbedingungen. Ja, die Spiesse sind ungleich, aber die Bahnen haben den längeren Spiess. "Dieses Argument sollte von den Bahnen in einem Zeitpunkt, da der Bund für sie jährlich gegen 2 Milliarden Franken (mit den Privatbahnen) aufbringen muss, nicht mehr vorgebracht werden. Die Wettbewerbsbedingungen sind in Wirklichkeit massiv zuungunsten des Strassenverkehrs verschoben, der seine Fahrzeugkosten sowie seine anteiligen Strassenkosten selbst bestreitet. Für ungleiche Wettbewerbsbedingungen zuungunsten des Strassenverkehrs sprechen freilich gute Gründe. Mit einer Beseitigung der

---

1 Geschäftsführende Verwaltung der Kommerziellen Konferenz. Schweizerische Bundesbahnen. Kommerzieller Dienst. Güterverkehr: Protokoll der Sitzung der Kommission der Kommerziellen Konferenz über die Beratung der Tarifmassnahmen im Güterverkehr auf 1.1.1976, vom 20. Februar 1975, in Zürich, S. 21 f.

2 Vgl. o.V.: Stop der Abwanderung der Bahnkunden!, in: Berner Zeitung (Langnau i/E), Nr. 134 vom 12. Juni 1973, S. 3.

3 Vgl. Bericht des Bundesrates an die Bundesversammlung über die Richtlinien für die Regierungspolitik in der Legislaturperiode 1968-1971, a.a.O., S. 28.

4 Vgl. Meyer, H.R.: Ein seltsames verkehrspolitisches Dokument, a.a.O., S. 4051.

hohen Zuschussbedürftigkeit der Bahnen ist nicht zu rechnen, jedoch ist die Frage des Masses mit aller Schärfe gestellt."[1]

3.341 Die zukünftige Personalpolitik

Die SBB haben der Bundespersonalpolitik zu folgen und sind dadurch gegenüber den Strassentransportunternehmungen benachteiligt. Im Gegensatz zu ihren Konkurrenten können sie das schlechtere Personal in der Rezession nicht ohne weiteres entlassen. Manche Beamte sind in der Rezession unterbeschäftigt und erhalten trotzdem den vollen Lohn[2]. Als Beamter mit Lebensstellung ist der Eisenbahner den Unsicherheiten der Rezession weniger stark ausgesetzt als der Angestellte der Privatwirtschaft.

Für die Zukunft scheint uns wichtig, dass die SBB eine vom Bund unabhängige Personalpolitik betreiben können. Das SBB-Personal sollte nicht mehr den Beamtenordnungen des Bundes unterstehen. Sobald die SBB in der Personalpolitik frei sind, können sie ein eigenes Personalstatut und eine eigene Gehaltsordnung aufstellen. Sie sollten ihre Angestellten durch einen privatrechtlichen Arbeitsvertrag in Dienst nehmen und eine eigene Personalfürsorgeeinrichtung schaffen. Die Löhne brauchen nicht mehr linear und automatisch, ohne Berücksichtigung der individuellen Leistungen, erhöht zu werden. Die Beförderungspolitik kann neu gestaltet werden, indem mehr Leistungsanreize geschaffen werden, und die Angestellten müssen nicht mehr einfach ihre Jahre absitzen bis sie befördert werden.

Die SBB sind ein industrieller Betrieb. Die Eisenbahner erfüllen andere Aufgaben als die Beamten der allgemeinen Bundesverwaltung; deshalb brauchen die Lohn- und Sozialbedingungen auch nicht gleich zu sein.

---

1 Bank Julius Bär & Co. AG: Die SBB – ein ernstes Landesproblem, a.a.O., S. 2.

2 Vgl. o.V.: Manche Beamte von SBB und PTT haben nichts zu tun, in: Berner Tagblatt (Bern) vom 28./29. August 1976, S. 3.

Es geht uns nicht um eine "Degradierung der SBB-Bediensteten zu einem Bundespersonal zweiter Klasse"[1]. Nach unseren Vorstellungen sollte die Personalpolitik ähnlich wie bei den grossen Industrieunternehmungen (Sulzer und BBC) betrieben werden. Dadurch würden die Wettbewerbsverzerrungen zwischen den Verkehrsmitteln etwas ausgeglichen. Auf der einen Seite wären die Arbeitsbedingungen der Eisenbahnen auf das Niveau der schweizerischen Grossindustrie zu senken und auf der andern Seite die Sozialleistungen des Strassenverkehrspersonals besonders mit der Einführung der obligatorischen 2. Säule etwas zu heben.

Weiter ist es wünschenswert, dass der Bundesrat die besten Führungskräfte der Schweiz in die Generaldirektion der SBB beruft. Nach der heutigen Praxis wird die Generaldirektion nach einem Parteien- und Sprachenproporz besetzt. Je ein Generaldirektor ist Sozialdemokrat, Freisinniger und CVP-Mann. Wenn die SBB wieder wirtschaftlicher geführt werden sollen, muss dieser Parteienproporz aufgehoben werden[2]. Bei einem Manager kommt es nicht auf das Parteibüchlein an, in der Wirtschaft zählen andere Qualitäten.

3.342 Belastung des Strassenverkehrs zugunsten der Eisenbahnen

In der Schweizer Presse wurde in den letzten Jahren eine bunte Palette von wettbewerbsschützenden Massnahmen zugunsten der Eisenbahnen vorgeschlagen, angefangen von der Kürzung des Nationalstrassenprogramms[3]

---

1 (sda): Eisenbahnerkongress abgeschlossen. Verkehrspolitik und Personalfragen, in: Tagwacht (Bern) vom 8. Juni 1976, S. 3.

2 Vgl. Meyer, Hans-Reinhard: Verkehrswirtschaft und Verkehrspolitik, a.a.O., S. 91.

3 Vgl. (bd): Der kostspielige Wettbewerb unserer Infrastrukturen. Kongress des Christlichen Verkehrspersonals, in: Neue Zürcher Zeitung (Zürich), Nr. 103 vom 4. Mai 1976, S. 31.

bis zur Aufhebung der Zweckgebundenheit des Treibstoffzollzuschlages[1].

Der Zürcher Nationalrat Meinrad Schär vom Landesring reichte 1976 eine Einzelinitiative ein, in der er verlangte, dass Treibstoffzoll und Zollzuschläge teilweise zur Finanzierung des öffentlichen Verkehrs verwendet werden sollten[2]. Diese Massnahme würde zwangsläufig zu einer Erhöhung des Treibstoffzolls und der Zollzuschläge führen, da sonst weniger Mittel für den Nationalstrassenbau zur Verfügung stünden. Der Benzinpreis wäre dann in der Schweiz wahrscheinlich nicht mehr billiger als in den umliegenden Staaten; die ausländischen Automobilisten würden in der Schweiz nicht mehr tanken und die Einnahmen gingen zurück.

Ferner steht fest, dass der Motorfahrzeugverkehr nach der Strassenrechnung, das heisst nach der "volkswirtschaftlich allein relevanten Kapitalrechnung"[3], in den letzten Jahren meistens einen Eigenwirtschaftlichkeitsgrad von mehr als 100 Prozent erreicht hat. Der Strassenverkehr kommt also insgesamt für die Strassenkosten auf. Zu diesem Problem äussert sich Meyer wie folgt: "Im Durchschnitt der letzten 17 Jahre ergab sich ein Selbsterhaltungsgrad des motorisierten Verkehrs von rund 115 Prozent. Damit ist erwiesen, dass der Motorfahrzeugverkehr seine Wegekosten nicht nur voll gedeckt hat, sondern im Ausmass der 100 Prozent überschreitenden Finanzleistungen eine echte Fiskalleistung erbrachte, die im absoluten Betrag gut zwei Milliarden Franken ausmachte."[4] Eine andere Frage ist, ob die einzelnen Fahrzeugkategorien ihre Kosten decken.

---

1 Vgl. (spk): Die Intentionen unseres Verkehrsministers, in: Neue Zürcher Zeitung (Zürich), Nr. 327 vom 17. Juli 1974, S. 9.

2 Vgl. (al): Für eine Umkrempelung der Verkehrsfinanzierung. Einzelinitiative von Nationalrat Prof. Meinrad Schär, in: Tages-Anzeiger (Zürich) vom 8. Dezember 1976, S. 5.

3 Meyer, Hans-Reinhard: Verkehrswirtschaft und Verkehrspolitik, a.a.O., S. 117.

4 Meyer, Hans-Reinhard: Voreilige verkehrspolitische Entscheide wären verfehlt. Motorfahrzeugverkehr hat seine Kosten mehr als bezahlt, in: Berner Tagblatt (Bern) vom 12. Mai 1977, S. 3.

Tabelle 9: Die Entwicklung des Eigenwirtschaftlichkeitsgrades des Motorfahrzeugverkehrs

1960	137,9 %
1970	115,5 %
1971	112,8 %
1972	114,2 %
1973	107,9 %
1974	95,0 %

Quelle: Eidgenössisches Amt für Verkehr: Schweizerische Verkehrsstatistik 1975, Bern 1976, S. 171.

Zu einer Aufhebung der Zweckbindung der Einnahmen für den Strassenbau ist noch folgendes zu bemerken: Mit der Aufhebung der Zweckbindung würde auch der Grundsatz der freien Wahl der Verkehrsmittel tangiert. Weiter würde der Grundsatz der Eigenwirtschaftlichkeit der Verkehrsmittel noch mehr durchlöchert, da die Strassenverkehrsmittel Ueberschüsse abliefern müssten. Ferner fragt es sich, ob mit der Aufhebung der Zweckbindung die Defizite und die Selbsterhaltungsgrade der Bahnen verbessert werden können. Falls diese Mittel für unrentable Investitionen eingesetzt würden, kämen wegen den zusätzlichen Kosten noch grössere Defizite heraus.

Kleinere interventionistische Massnahmen zur Schwächung der Konkurrenz können die finanzielle Lage der Bahnen nicht wesentlich verbessern, sie wirken aber in dieser Richtung. Wunder kann man durch ein solches Vorgehen nicht erwarten. Wir möchten einige dieser Massnahmen aufzählen, ohne Anspruch auf Vollständigkeit zu erheben.

Eine durchaus akzeptable Forderung verlangt die Erhebung von Tunnelgebühren. Der Tunnel am Grossen St. Bernhard gehört nicht zum Nationalstrassennetz; daher können dort Tunnelgebühren verlangt werden. Anders ist es beim San Bernhardino, St. Gotthard und Rawil. Diese Tunnel sind Teil des Nationalstrassennetzes. In BV 37 Abs. 2 heisst es: "Für

den Verkehr auf Strassen, die im Rahmen ihrer Zweckbestimmung der Oeffentlichkeit zugänglich sind, dürfen keine Gebühren erhoben werden. Die Bundesversammlung kann in besonderen Fällen Ausnahmen bewilligen." Mit diesen besonderen Fällen meinte man die Alpentunnel. Der Gesetzgeber dachte, man könnte bei den Alpentunneln Gebühren erheben[1]. Die Bundesversammlung kann aber nur Ausnahmen bewilligen, wenn ein Anstösserkanton ein Gesuch stellt; das macht aber keiner. Um zu diesen Einnahmen zu kommen, bleibt nichts anderes übrig als die Verfassung zu ändern. Man muss nur das Wort bewilligen durch beschliessen ersetzen, dann braucht es kein kantonales Gesuch mehr.

Eine andere Forderung, die man immer wieder hört, ist die Gebühren-Erhebung in Form einer Vignette. Jeder Automobilist, der die Schweizer Autobahnen benützen möchte, müsste eine Vignette für z.B. Fr. 20.-- kaufen[2]. Die Anhänger von solchen Forderungen vergessen, dass die Nationalstrassen von den Automobilisten mit dem Treibstoffertrag voll finanziert werden; als mässige Gebühr zugunsten des öffentlichen Verkehrs könnte sie jedoch akzeptiert werden, falls die Eisenbahnen bereit wären, die nötige Umstrukturierung durchzuführen und einer Aufhebung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen zuzustimmen.

3.343 Die Ausrichtung der Bauzonen nach den Bahnhaltestellen

Die Orts-, Regional- und Landesplanung sollte vermehrt in den Dienst der Eisenbahnen gestellt werden. So könnten die Wohn- und Industriezonen entlang den bestehenden Eisenbahnlinien geplant werden, statt weit-

---

1 Vgl. Meyer, Hans-Reinhard: Verkehrswirtschaft und Verkehrspolitik, a.a.O., S. 125.

2 Vgl. (hgb): Ueber Defizite besorgt. Probleme des öffentlichen Verkehrs vor der LITRA, in: Der Bund (Bern), Nr. 297 vom 18. Dezember 1976, S. 4.

ab von den Bahnlinien. Die Wohnblöcke im Gäbelbach hätten z. B. entlang oder über den Anlagen der Bern-Neuenburg-Bahn gebaut werden sollen, dadurch hätte die Bahn sicher eine Verkehrszunahme zu verzeichnen gehabt und die Stadt Bern hätte die Buslinie nicht verlängern müssen. In Zukunft könnte man die Bewilligung für grössere Ueberbauungen davon abhängig machen, dass für die Verkehrsbedürfnisse eine Eisenbahn zur Verfügung steht[1].

Im Polizeirecht hat der Staat viele Möglichkeiten, den Eisenbahnen Konkurrenzschutz zu bieten, z. B. die Massnahmen zur Herabsetzung der Umweltbelastung durch Abgase und Lärm oder die Senkung der Unfallhäufigkeit durch weitere Geschwindigkeitsbegrenzungen im Strassenverkehr. Wahrscheinlich werden in Zukunft in den Städten auch mehr Einbahnstrassen und verkehrsfreie Gebiete eingerichtet werden.

---

1 Vgl. (ne): Meinungen zur Zukunft des Verkehrs in der Schweiz, in: Neue Zürcher Zeitung (Zürich), Nr. 218 vom 20./21. September 1975, S. 31.

4. DIE SCHLUSSFOLGERUNGEN

Wir sind in unserer Arbeit von der Zielsetzung in der Eisenbahnpolitik ausgegangen und haben festgestellt, dass nach dem Willen des Gesetzgebers die Selbsterhaltung im Vordergrund steht. Dieses Ziel wurde jedoch bei weitem nicht erreicht, weil die Mittel der Eisenbahnpolitik (die Produktgestaltungspolitik, die Preispolitik, die Sanierungs- und Hilfeleistungspolitik und die Marktregulierungs- und Wettbewerbspolitik) nicht zielgerecht eingesetzt wurden. Im Kapitel "3. Die zukünftige Eisenbahnpolitik der Schweiz" zeigten wir Alternativen zur bisherigen Eisenbahnpolitik. Um näher an das Ziel der Selbsterhaltung heranzukommen, müssen sich die Schweizer Bahnen vermehrt nach dem Markt ausrichten, d.h. sich auf ihre besonderen Stärken konzentrieren[1].

Die Schweiz hat in der Verkehrspolitik eine liberale Tradition. Wir möchten nur erwähnen, dass die Schweizer Bahnen 1927 als erste Bahnen die individuellen, unveröffentlichten Preisvereinbarungen mit einzelnen Kunden (sogenannte Frachtabkommen) einführen durften[2]. Ferner hat das Schweizer Volk 1951 in einer denkwürdigen Abstimmung die Weiterführung der Autotransportordnung abgelehnt[3]. Es geht nun darum, die freiheitliche Verkehrspolitik weiter auszubauen.

Hier stichwortartig die Massnahmen, die sich aufdrängen:

- Reorganisation des Eidgenössischen Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartements
- Schaffung eines schweizerischen wirtschaftswissenschaftlichen Sachverständigen-Gremiums

---

1 Vgl. Meyer, Hans-Reinhard: Verkehrswirtschaft und Verkehrspolitik, a.a.O., S. 89.

2 Vgl. Meyer, Hans-Reinhard: Beziehungen zwischen den Theorien auf dem Gebiete der Verkehrswirtschaft und den allgemeinen Wirtschaftstheorien, a.a.O., S. 331.

3 Vgl. Meyer, Hans-Reinhard: Beziehungen zwischen den Theorien auf dem Gebiete der Verkehrswirtschaft und den allgemeinen Wirtschaftstheorien, a.a.O., S. 329.

- Mehr unternehmerische Freiheiten für alle Bahnen
- Aufhebung der allgemeinen gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen
- Redimensionierung des Eisenbahnnetzes
- Weiterausbau der stark frequentierten Hauptlinien
- Diversifikation ins Reisebürogeschäft
- Freie Fahrplangestaltung durch die Bahnen
- Abstossen des Stückgutverkehrs
- Aufhebung des Tarifbildungsbeschlusses
- Freie Tarifbildung durch die Bahnen
- Keine Vermischung von Sozialpolitik und Verkehrspolitik
- Aufhebung der Tarifgleichheit im Raum
- Aufhebung der Tarifgleichheit in der Zeit
- Aufhebung der Tarifgenehmigung
- Aufhebung der Pflicht zur Veröffentlichung der Preise
- Vermehrte Preisgestaltung nach betriebswirtschaftlichen Gesichtspunkten
- Privatwirtschaftliche Personalpolitik
- Weitere Liberalisierung der Einkaufspolitik der Bahnen
- Aufhebung der automatischen Defizitdeckung
- Aufhebung der globalen Abgeltungen
- Aufhebung der Tarifannäherungssubventionen
- Vermehrte Ausrichtung der Investitionspolitik nach Rentabilitätsgesichtspunkten.

Mit diesen Massnahmen können viele Schwächen der Eisenbahnen gegenüber den Konkurrenzverkehrsmitteln zum Verschwinden gebracht werden.

Ruchti schreibt im Vorwort zu seinem Buch "Wirtschaftspolitische Ketzereien": "Jedes Herauslösen einer Unternehmung oder eines Wirtschaftszweiges aus seiner Marktverbundenheit führt zur unternehmerischen Erschlaffung, zur Schwächung und zum Schutz veralteter Strukturen. An Stelle der Leistungsgesellschaft tritt die Privilegiengesellschaft, deren Hauptanliegen mehr in der Besitzstandsicherung als in der wirt-

schaftlichen Dynamik ruht."[1] Nachdem wir uns eingehend mit der schweizerischen Eisenbahnpolitik befasst haben, kommen wir zum Schluss, dass diese Aussagen leider für die SBB und die Privatbahnen zutreffen.

Mit einer vermehrten Ausrichtung der Eisenbahnpolitik nach der Marktwirtschaft können viele Probleme gelöst werden.

Wie stehen die politischen Chancen für eine vermehrte Entpolitisierung und Ausrichtung der Eisenbahnpolitik nach der Marktwirtschaft? Wir glauben, nicht schlecht. Wir sind uns jedoch bewusst, dass die endgültige Lösung "bei jeder verkehrspolitischen Massnahme beim Bundesrat und beim Parlament, im Referendumsfall beim Volk"[2] liegt.

Vorläufig geht man in der schweizerischen Eisenbahnpolitik den Weg des geringsten Widerstandes. Die ins Gigantische steigenden Defizite werden automatisch gedeckt. Die Finanzlage der Bahnen wird sich in den nächsten Jahren weiter verschlechtern; das gleiche gilt für die Finanzlage von Bund, Kantonen und Gemeinden und für die Sozialversicherungen. Dem Staat stehen nicht unbeschränkt Mittel zur Verfügung; er wird die Lasten eines Tages nicht mehr tragen können[3]. Wir haben in Europa nicht nur die grössten Eisenbahnlasten, sondern auch die grössten Landwirtschaftslasten[4]. Ferner ist die Bewaffnung der Schweizer Armee z. T. veraltet. Für die Modernisierung der Flieger- und Flabtruppen[5], der

---

1 Ruchti, Erwin: Wirtschaftspolitische Ketzereien, a. a. O., S. 15.

2 Meyer, Hans-Reinhard: Verkehrswirtschaft und Verkehrspolitik, a. a. O., S. 13.

3 Vgl. Hamm, Walter: Der Staat kann die Last nicht mehr tragen, in: Frankfurter Allgemeine Zeitung (Frankfurt), Nr. 234 vom 18. Oktober 1976.

4 Vgl. Ruchti, Erwin: Ein Jahr der Entscheidung. Die Landwirtschaft vor leerer Bundeskasse, in: Der Bund (Bern), Nr. 6 vom 8. Januar 1977, S. 31.

5 Vgl. (Pr): Tag der Zürcher Offiziere. Referat Korpskommandant Bolligers – Resolution zur Panzerabwehr – Rapport der Felddivision 6, in: Neue Zürcher Zeitung (Zürich), Nr. 13 vom 17. Januar 1977, S. 13.

Artillerie, der Panzer- und der Panzerabwehrtruppen[1] müssen ebenfalls grosse Summen bereitgestellt werden. Für alles wird das Geld nicht reichen.

Es gilt zu bedenken, dass das Schweizer Volk Verkehrsteilungsgesetz und Autotransportordnung abgelehnt hat und dies auch in Zukunft tun wird. Mit der Zeit werden aber auch die Schweizer Bürger nicht mehr bereit sein, für weitere Subventionen neue Steuern und Steuererhöhungen zu bewilligen. Die Schweiz ist schon lange keine Steueroase mehr. Die direkten Steuern sind praktisch gleich hoch wie in den umliegenden Staaten. Es bleiben nur noch indirekte Steuern. Diese treffen aber gerade die ärmsten Volksschichten am härtesten. Die Gewerkschaften und Parteien kommen mit ihren Forderungen nach Einführung neuer oder Erhöhung bestehender indirekter Steuern immer mehr mit ihren ärmeren Mitgliedern in Konflikt. Es wird den Verantwortlichen wahrscheinlich nichts anderes übrigbleiben, als die Eisenbahnpolitik vermehrt nach dem Markt auszurichten.

---

1 Vgl. (E. A. K.): Leitbild und Wirklichkeit in der Panzerabwehr, in: Neue Zürcher Zeitung (Zürich), Nr. 5 vom 7. Januar 1977, S. 31.

LITERATUR- UND QUELLENVERZEICHNIS

Literatur

Aberle, Gerd: Verkehrspolitik erfordert Entscheidungen, in: Internationales Verkehrswesen, Fachzeitschrift für Information und Kommunikation im Verkehr, 28. Jg., 4. Heft, Juli/August 1976.

Allgemeine Ueberprüfung der Bundessubventionen, Bericht der vom Bundesrat eingesetzten Expertengruppe, Bern 1966.

Amstein, A.: Zur wirtschaftlichen Lage und Aufgabe der Schweizerischen Bundesbahnen. Das "Gares-Centre-Konzept" wäre eine wirksame Entlastung, in: Schweizerische Handels-Zeitung (Zürich), Nr. 12 vom 22. März 1973.

Arbeitsgruppe Stocker: Leitlinien für die Berggebietsförderung, Bern 1973.

Bank Julius Bär & Co. AG: Die SBB – ein ernstes Landesproblem, in: Wir Brückenbauer (Zürich), 35. Jg., Nr. 8 vom 27. Februar 1976.

Bauer, Georg: Einsatzmöglichkeiten der Marketinginstrumente im Personenverkehr der Schweizerischen Bundesbahnen, in: Schweizerisches Archiv für Verkehrswissenschaft und Verkehrspolitik (Zürich), 31. Jg., Nr. 2 vom Juni 1976.

Bauer, Karl: Die Gleichbehandlung der Verkehrsträger durch den Staat. Ein Beitrag zur Diskussion um die schweizerische Gesamtverkehrskonzeption, Bern und Stuttgart 1972.

Bethke, Ralf-Dieter: Die Stillegung der Nebenbahnen der Deutschen Bundesbahn – Ein Beitrag zum Verständnis verkehrspolitischer Entscheidungsprobleme –, Diss. Mannheim 1971 (gedr. Bamberg 1971).

Bickel, Wilhelm: Die Volkswirtschaft der Schweiz. Entwicklung und Struktur, Aarau und Frankfurt am Main 1973.

Bossard, Hans: Schnelle Züge und ein Marketing-Konzept, in: Neue Zürcher Zeitung (Zürich), Nr. 183 vom 7./8. August 1976.

Bühlmann, Robert: Die Frage der "Besonderheiten des Verkehrs", Diss. Bern 1969.

Burckhardt, W.: Kommentar der schweizerischen Bundesverfassung vom 29. Mai 1874, Dritte, vollständig durchgesehene Auflage, Bern 1931.

Cueni, Thomas: Die dürren Aeste sind abzuschneiden. Die finanziell schwer angeschlagene SBB auf der Suche nach Genesungsrezepten, in: National-Zeitung (Basel), Nr. 381 vom 6. Dezember 1976.

Desponds, Roger: Zum neuen Jahr, in: SBB Nachrichtenblatt, Zeitschrift für das Personal der Schweizerischen Bundesbahnen (Bern), 54. Jg., Nr. 1 von 1977.

Dirlewanger, Hans: Die Gütertarifreform der schweizerischen Eisenbahnen, in: Schweizerisches Archiv für Verkehrswissenschaft und Verkehrspolitik (Zürich), 6. Jg., Nr. 4 von 1951.

– Abkehr von den traditionellen Methoden der Gütertarifpolitik, Bern 1959.

Dürrenmatt, Peter: Schweizer Geschichte, Zürich 1963.

Eidgenössisches Amt für Verkehr: Schweizerische Verkehrsstatistik 1975, Bern 1976.

Europäische Wirtschaftsgemeinschaft, Kommission: Denkschrift über die Grundausrichtung der gemeinsamen Verkehrspolitik, Brüssel 1961.

Frauenlob, Otto: Schneller in der Region, in: Der Bund (Bern), Nr. 290 vom 10. Dezember 1976.

Friedman, Milton: Kapitalismus und Freiheit, Stuttgart-Degerloch 1971, (aus dem Amerikanischen übersetzt durch Paul C. Martin).

Fritsch, Bruno: Gegen die Subventionierung des privaten Automobilverkehrs, in: Neue Zürcher Zeitung (Zürich), Nr. 156 vom 7. Juli 1976.

Dr. Gablers Verkehrs-Lexikon (hrsg. von Walter Linden), Wiesbaden 1966.

Dr. Gablers Wirtschafts-Lexikon, 9. Auflage, Wiesbaden 1976.

Geschäftsführende Verwaltung der Kommerziellen Konferenz. Schweizerische Bundesbahnen. Kommerzieller Dienst. Güterverkehr: Protokoll der Sitzung der Kommission der Kommerziellen Konferenz über die Beratung der Tarifmassnahmen im Güterverkehr auf 1. 1. 1976, vom 20. Februar 1975 in Zürich.

Hamm, Walter: Preise als verkehrspolitisches Ordnungsinstrument, Heidelberg 1964.

– Der Staat kann die Last nicht mehr tragen, in: Frankfurter Allgemeine Zeitung (Frankfurt), Nr. 234 vom 18. Oktober 1976.

Hegner, F.: Produktivitätssteigerung ist unerlässlich: Zukunftsperspektiven für den Güterverkehr der SBB, in: Schweizerische Handels-Zeitung (Zürich), Nr. 37 vom 14. September 1972.

– Vernünftige Kombination von Schiene und Strasse. Verlängerung des Gotthard-Huckepackverkehrs bis Cadenazzo, in: Schweizerische Handels-Zeitung (Zürich), Nr. 51 vom 16. Dezember 1976.

Hess, Fritz: Die neuere Eisenbahngesetzgebung des Bundes, Textausgabe mit Anmerkungen, Literaturangaben und Sachregister, Band I, Solothurn 1941.

Imbach, Hans: Einfluss der Art der Verkehrsbedienung auf die Entwicklung einer Region. Entwicklungsvergleich von Regionen mit Bedienung durch Schmalspurbahnen bzw. öffentlichen Strassentransportbetrieben, Diss. Bern 1973.

Kalt, R.: Güterverkehrsrückgang bei den SBB wie noch nie. Rezession und Lastwagenkonkurrenz, in: Neue Zürcher Zeitung (Zürich), Nr. 172 vom 28. Juli 1975.

Kaspar C./Vogel, H. P.: Betriebs-, Arbeits- und Sozialbedingungen im Verkehr. Band 2: Einzeldarstellung, St. Gallen 1971.

Kaspar, Claude: Die schweizerische Verkehrspolitik im Rückblick, Bern und Stuttgart 1976.

– Verkehrswirtschaftslehre im Grundriss, Bern und Stuttgart 1977.

Keller, Heinz E.: Die Funktionsfähigkeit des Wettbewerbs zwischen Schiene und Strasse im Güterverkehr, Diss. Zürich 1970.

Kühn, Richard: Marketing, Institut für Management und Kaderausbildung, Heft 1, o. O. o. J.

Lüchinger, Tony: Auch Privatbahnen im Oberaargau von Sparmassnahmen betroffen. Individualverkehr? Oeffentlicher Verkehr?, in: Berner Nachrichten (Münsingen) vom 5. März 1977.

– Eriswil-Bahn: Langfristig denken, in: Berner Nachrichten (Münsingen) vom 29. April 1977.

Luder, Ulrich: Delikate Wochenplatte: SBB und Sauerkraut, in: Solothurner Zeitung (Solothurn), Nr. 283 vom 4. Dezember 1976.

Mäder, Paul: Die Investitions- und Finanzierungspolitik der Schweizerischen Bundesbahnen seit dem Sanierungsgesetz von 1944, Bern und Frankfurt/M 1976.

Maurer, Alfred: Bundessozialversicherungsrecht (Kranken- und Unfallversicherung, AHV und IV). Zürich 1973.

Meadows, Dennis u.a.: Die Grenzen des Wachstums. Bericht des Club of Rome zur Lage der Menschheit, Reinbek bei Hamburg 1973 (aus dem Amerikanischen übersetzt durch Hans-Dieter Heck).

Meyer, H.R.: Der Verkehr und seine grundlegenden Probleme, Basel 1956.

- Beziehungen zwischen den Theorien auf dem Gebiete der Verkehrswirtschaft und den allgemeinen Wirtschaftstheorien, in: Schweizerisches Archiv für Verkehrswissenschaft und Verkehrspolitik (Zürich), 19. Jg., Nr. 4 von 1964.

- Wettbewerbsprobleme der Verkehrswirtschaft, in: Wettbewerbspolitik in der Schweiz, Festgabe zum 80. Geburtstag von Fritz Marbach (hrsg. von Hugo Sieber und Egon Tuchtfeldt), Bern 1972.

- Unzuständige und verantwortungslose Verkehrspolitik, in: Der Bund (Bern), Nr. 165 vom 17. Juli 1972.

- Zur Abgeltungsforderung der PTT, in: Neue Zürcher Zeitung (Zürich), Nr. 10 vom 8. Januar 1973.

- Schweizerischer Verkehr im Jahr 2000, in: Der Bund (Bern), Nr. 139 vom 18. Juni 1973.

- Aktuelle Probleme der Verkehrswirtschaft, in: Neue Zürcher Zeitung (Zürich), Nr. 528 vom 13. November 1973.

- Warum der Furka-Basistunnel verfehlt ist, in: Der Bund (Bern), Nr. 282 vom 2. Dezember 1973.

- Einführung in die Verkehrswissenschaft, Vorlesungstext Universität Bern, Wintersemester 1975/76.

- Gutachten zur Frage der öffentlichen Verkehrsbedienung zwischen St. Gallen, Gais, Appenzell erstattet der Arbeitsgemeinschaft Verkehrssanierung Appenzellerland, Bern 1975.

- Verkehrswirtschaft und Verkehrspolitik. Aktuelles und Grundsätzliches, Bern und Stuttgart 1976.

- Allgemeine und schweizerische Verkehrspolitik, Vorlesungstext Universität Bern, Sommersemester 1976.

- Ausgewählte verkehrswirtschaftliche Gebiete, Vorlesungstext Universität Bern, Wintersemester 1976/77.

- Das grösste und schwierigste Problem der Verkehrstechnik: das Eisenbahnproblem, in: Internationale Transport Zeitschrift (Basel), Nr. 14 vom 2.4.76.

Meyer, Hans-Reinhard: Eisenbahnproblem und Schweizer Bahnen, in: Der Bund (Bern), Nr. 95 vom 25. April 1976.

- Thesen zur schweizerischen Eisenbahnpolitik, in: Neue Zürcher Zeitung (Zürich), Nr. 137 vom 15. Juni 1976.

- Verkehrspolitische Proportionen, in: Neue Zürcher Zeitung (Zürich), Nr. 180 vom 4. August 1976.

- Ein seltsames verkehrspolitisches Dokument, in: Internationale Transport Zeitschrift (Basel), Nr. 36 vom 3. 9. 76.

- Eine interessante Denkschrift aus Binnenschiffahrtskreisen, in: Internationale Transport Zeitschrift (Basel), Nr. 39 vom 24. 9. 76.

- Die Rawil-Autobahn in volkswirtschaftlicher Sicht, in: Der Bund (Bern), Nr. 285 vom 4. Dezember 1976.

- Gedanken zur Eisenbahn der Zukunft, in: Internationale Transport Zeitschrift (Basel), Nr. 50 vom 10. 12. 76.

- Voreilige verkehrspolitische Entscheide wären verfehlt, Motorfahrzeugverkehr hat seine Kosten mehr als bezahlt, in: Berner Tagblatt (Bern) vom 12. Mai 1977.

Meyer-Usteri, Konrad: Wesensgerechte Verkehrsteilung Schiene-Strasse, in: Neue Zürcher Zeitung (Zürich), Nr. 203 vom 31. August 1976, S. 27.

Miller, W. H.: SBB rasen in die roten Zahlen, in: Oltner Tagblatt (Olten), Nr. 181 vom 7. August 1975.

Moor, Hans: Die Wohlfahrtsfunktion der Landwirtschaft und deren Abgeltung, Bern und Frankfurt/M 1975.

Nationalrat: Amtliches Bulletin der Bundesversammlung, 80. Jg., Bern, 1. Dezember 1970.

Nell, Anton: Die Beförderungspflicht der Eisenbahnen, Diss. Bern 1956 (gedr. Ingenbohl/SZ 1957).

N. N. (in chronologischer Reihenfolge):

- (fl) Privatbahntarife. ...zig Prozent mehr als bei den SBB, in: Tages-Nachrichten (Münsingen) vom 9. April 1970.

- (Hn) Wirtschaftliche Aspekte der Binnenschiffahrtsdiskussion. Bestätigung der bundesrätlichen Haltung durch das Professorenkollegium, in: Neue Zürcher Zeitung (Zürich), Nr. 378 vom 16. August 1971.

- Alpentunnel, Kommissionsbericht, in: Archiv für Schweizerische Wirtschaft und Wirtschaftspolitik (ASW) (Basel), 12. Jg., Nr. 10 vom Oktober 1971.

- (UPI) Nachtflugverbot für Kloten und Cointrin, in: Tages-Nachrichten (Münsingen) vom 25. März 1972.

- (ft) Abgeltungsleistungen an die Presse? Eine Arbeitsgruppe von Verlegern und Pressevertretern wendet sich an den Bundesrat, in: Der Bund (Bern), Nr. 132 vom 11. Juni 1972.

- (sda) Prüfung einer Uebergangslösung. Abgeltung des PTT-Defizites im Zeitungstransport, in: Tages-Nachrichten (Münsingen) vom 27. Januar 1973.

- (Sk) Es fliessen die Worte ... Der Nationalrat eröffnet Frühjahrssession mit Eintretensdebatte zum Binnenschiffahrtsbericht, in: Der Bund (Bern), Nr. 54 vom 6. März 1973.

- Stop der Abwanderung der Bahnkunden!, in: Berner Zeitung (Langnau i/E), Nr. 134 vom 12. Juni 1973.

- (spk) Die Intentionen unseres Verkehrsministers, in: Neue Zürcher Zeitung (Zürich), Nr. 327 vom 17. Juli 1974.

- Oeffentlicher Verkehr in der Region Basel. Die Gründung der "Baselland Transport AG", in: Neue Zürcher Zeitung (Zürich), Nr. 525 vom 24. Dezember 1974.

- (ne) Meinungen zur Zukunft des Verkehrs in der Schweiz, in: Neue Zürcher Zeitung (Zürich), Nr. 218 vom 20./21. September 1975.

- (O. H.): Ohne Gegenstimme ..., in: auto transport, Fachzeitschrift für den gewerbsmässigen Strassentransport (Solothurn), Nr. 1 von 1976.

- (E. P.) Sonntagsfahrverbot für schwere Lastwagen. Das Bundesgericht lehnt eine Beschwerde der Migros ab, in: Neue Zürcher Zeitung (Zürich), Nr. 85 vom 10./11. April 1976.

- (bd) Der kostspielige Wettbewerb unserer Infrastrukturen. Kongress des Christlichen Verkehrspersonals, in: Neue Zürcher Zeitung (Zürich), Nr. 103 vom 4. Mai 1976.

- (hgb) Getrennte Kasse für Schiene und Strasse. Der Autogewerbe-Verband weist auf die volkswirtschaftliche Bedeutung des Strassenverkehrs hin, in: Der Bund (Bern), Nr. 112 vom 14. Mai 1976.

- (of) Sanierung der SBB dringend, in: Der Bund (Bern), Nr. 118 vom 21. Mai 1976.

- (Gt) Die SBB im Defizit-Tunnel, in: Neue Zürcher Zeitung (Zürich), Nr. 119 vom 22./23. Mai 1976.

- Die Ursachen der Verkehrsmisere. 58. Kongress des Schweizerischen Eisenbahner-Verbandes, in: Neue Zürcher Zeitung (Zürich), Nr. 129 vom 4. Juni 1976.

- (sda) Eisenbahnerkongress, in: Tages-Nachrichten (Münsingen) vom 8. Juni 1976.

- (sda) Eisenbahnerkongress abgeschlossen. Verkehrspolitik und Personalfragen, in: Tagwacht (Bern) vom 8. Juni 1976.

- (bd) Ueberattraktive SBB? Pläne für eine teilweise Abschaffung der ersten Klasse, in: Neue Zürcher Zeitung (Zürich), Nr. 197 vom 24. August 1976.

- (of) Huckepackverkehr via Gotthard. Das System soll entwickelt werden – Gotthardstrassentunnel als Konkurrent, in: Der Bund (Bern), Nr. 198 vom 25. August 1976.

- Die Privatbahnen: Mit Volldampf in die roten Zahlen, in: Tages-Nachrichten (Münsingen) vom 26. August 1976.

- BLS weitaus am rentabelsten. Die Lage der Privatbahnen, in: Berner Zeitung (Langnau i/E), Nr. 200 vom 27. August 1976.

- (bd) Ruf nach Verkehrsteilung. Das Eisenbahnproblem aus der Sicht der SBB-Generaldirektion, in: Neue Zürcher Zeitung (Zürich), Nr. 201 vom 28./29. August 1976.

- Manche Beamte der SBB und PTT haben nichts zu tun, in: Berner Tagblatt (Bern) vom 28./29. August 1976.

- (bd) Die SBB-Krise – auch eine Führungsfrage, in: Neue Zürcher Zeitung (Zürich), Nr. 206 vom 3. September 1976.

- Herbstaktion 1976 bei Bahn und Postauto, in: Berner Zeitung (Langnau i/E), Nr. 208 vom 6. September 1976.

- (of) Umstellung in allen Teilen gelungen. Im Misox werden von den Postautos im Jahr 332'000 Personen befördert, in: Der Bund (Bern), Nr. 211 vom 9. September 1976.

- (Ki) Oeffentlicher Verkehr: trübe Aussichten, in: Die Tat (Zürich), Nr. 227 vom 27. September 1976.

- SBB rasen weiter auf hohe rote Zahlen zu. 770 Mio Defizit der SBB für 1977 und noch keine Wende in Sicht, in: Berner Zeitung (Langnau i/E), Nr. 267 vom 13. November 1976.

- (DDP) Gotthardstrecke wird ausgebaut. SBB-Verwaltungsrat bewilligt Kredite von 135 Mio Franken, in: National-Zeitung (Basel), Nr. 380 vom 5. Dezember 1976.

- (fk) Steuergelder für Versuchsbetrieb der SBB, in: Tages-Anzeiger (Zürich) vom 7. Dezember 1976.

- (al) Für eine Umkrempelung der Verkehrsfinanzierung. Einzelinitiative von Nationalrat Prof. Meinrad Schär, in: Tages-Anzeiger (Zürich) vom 8. Dezember 1976.

- (Gt) Sofortmassnahmen für die SBB, in: Neue Zürcher Zeitung (Zürich), Nr. 291 vom 11./12. Dezember 1976.

- (hgb) Ueber Defizite besorgt. Probleme des öffentlichen Verkehrs vor der LITRA, in: Der Bund (Bern), Nr. 297 vom 18. Dezember 1976.

- (E.A.K.) Leitbild und Wirklichkeit in der Panzerabwehr, in: Neue Zürcher Zeitung (Zürich), Nr. 5 vom 7. Januar 1977.

- (- a -) Prozess gegen Oberbauleiter? Schadenersatzforderung der Furka-Oberalp-Bahn, in: Der Bund (Bern), Nr. 8 vom 11. Januar 1977.

- Vor Prozessen wegen des Furkabasistunnels?, in: Neue Zürcher Zeitung (Zürich), Nr. 8 vom 11. Januar 1977.

- (U.M) Alter – kein kollektives Schicksal mehr. Betagte im Blickfeld der Forschung, in: Neue Zürcher Zeitung (Zürich), Nr. 12 vom 15./16. Januar 1977.

- (Pr) Tag der Zürcher Offiziere. Referat Korpskommandant Bolligers – Resolution zur Panzerabwehr – Rapport der Felddivision 6, in: Neue Zürcher Zeitung (Zürich), Nr. 13 vom 17. Januar 1977.

- (bd) Harte Zeiten für die Schweizer Rollmaterialindustrie. Keine Bestellung neuer SBB-Personenwagen in diesem Jahr, in: Neue Zürcher Zeitung (Zürich), Nr. 36 vom 12./13. Februar 1977.

- (Sk) Ausgabenkürzungen werden Dauerrecht. 37 Erlasse sollen revidiert werden – Ziel: Ausgleich des Bundesfinanzhaushaltes, in: Der Bund (Bern), Nr. 38 vom 15. Februar 1977.

- Verkehrspolitisches Konzept der Sozialdemokraten, in: Neue Zürcher Zeitung (Zürich), Nr. 60 vom 12./13. März 1977.

- Massnahmen zum Ausgleich des Bundeshaushalts eindeutig gutgeheissen, in: Neue Zürcher Zeitung (Zürich), Nr. 65 vom 18. März 1977.

- (bd) Die Stimme der Umwelt in der Verkehrspolitik. Eine Tagung in Rüschlikon, in: Neue Zürcher Zeitung (Zürich), Nr. 90 vom 19. April 1977.

- Weitere Steigerung des SBB-Defizits. Verbesserung gegenüber dem Voranschlag, in: Neue Zürcher Zeitung (Zürich), Nr. 93 vom 22. April 1977.

Peters, Hans-Rudolf: Der Verkehrsmarkt, Diss. Freiburg im Breisgau 1958.

- Marktwirtschaftliche Verkehrsordnung und die "Besonderheiten" des Güterverkehrs. Ein Beitrag zur Liberalisierung des Güterverkehrs in der Bundesrepublik Deutschland, Bad Godesberg 1966.

- Grundzüge sektoraler Wirtschaftspolitik, Freiburg im Breisgau 1971.

Portmann, M.: Die Gotthardbasislinie. Das Ergebnis der Kommission Eisenbahntunnel durch die Alpen (I), in: Der Bund (Bern), Nr. 278 vom 28. November 1971.

Ruchti, Erwin: Die Subventionsmaschine wird geölt, in: Der Bund (Bern), Nr. 69 vom 23. März 1973.

- Die Visitenkarte wäre stubenrein. Seltsames Eigenwirtschaftlichkeitskonzept der SBB, in: Der Bund (Bern), Nr. 172 vom 27. Juli 1975.

- Wirtschaftspolitische Ketzereien. Kritische Anmerkungen zur Schweizerischen Wirtschaftspolitik, Bern und Stuttgart 1976.

- Ein Jahr der Entscheidung. Die Landwirtschaft vor leerer Bundeskasse, in: Der Bund (Bern), Nr. 6 vom 8. Januar 1977.

- Das Ende eines interventionistischen Experimentes. Vermehrte Marktverbundenheit der Bahnen, in: Der Bund (Bern), Nr. 51 vom 2. März 1977 und Nr. 52 vom 3. März 1977.

Ruck, Erwin: Schweizerisches Verwaltungsrecht, Zweiter Band, Zürich 1953.

Schwarzenbach, Hans Rudolf: Grundriss des allgemeinen Verwaltungsrechts. Vierte, nachgeführte und ergänzte Auflage, Bern 1970.

Schweizerische Bundesbahnen: Statistische Jahrbücher 1970, 1971, 1972, 1973, 1974 und 1975.

- Geschäftsbericht 1975.

- Die Transportkostenrechnung der Schweizerischen Bundesbahnen, Bern 1977.

Vogel, Hanspeter: Der optimale Einsatz der öffentlichen Verkehrsmittel, Diss. St. Gallen 1973 (gedr. Winterthur 1973).

Welti, A.: 25 Jahre Schweizerische Bundesbahnen 1902-1927, Zürich und Leipzig 1927.

Ziegler, Hans Peter: Die Beförderungspflicht der Bahnen unter besonderer Berücksichtigung des Stückgutproblems, Diss. St. Gallen 1975 (gedr. Winterthur 1976).

Zihlmann, Hans-R.: Die Tarifannäherung. Hintergründe und Problematik, in: Schweizerisches Archiv für Verkehrswissenschaft und Verkehrspolitik (Zürich), 31. Jg., Nr. 4 vom Dezember 1976.

Zopfi, Fritz: Die Schwierigkeiten der SBB, in: Berner Zeitung (Langnau i/E), Nr. 208 vom 6. September 1975.

Zumbühl, Hans: Untersuchung der Ersetzbarkeit von Eisenbahnen durch schienenlose Verkehrsmittel, Diss. Bern 1955 (gedr. Winterthur 1955).

Zwinger, Theodor: Mit Subventionen die "Meinungspresse" retten?, in: Tages-Nachrichten (Münsingen) vom 9. Juni 1973.

Rechtsquellen

Bericht des Bundesrates an die Bundesversammlung über die Richtlinien für die Regierungspolitik in der Legislaturperiode 1968-1971 vom 15. Mai 1968.

Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung zum Entwurf eines Bundesgesetzes über die Schweizerischen Bundesbahnen vom 24. November 1936.

Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung zum Entwurf eines Eisenbahngesetzes vom 3. Februar 1956.

Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung über die Aenderung des Bundesgesetzes über die Schweizerischen Bundesbahnen vom 10. Oktober 1961.

Botschaften des Bundesrates an die Bundesversammlung zu den Staatsrechnungen der Schweizerischen Eidgenossenschaft für die Jahre 1970 vom 7. April 1971, 1971 vom 12. April 1972, 1972 vom 4. April 1973, 1973 vom 10. April 1974, 1974 vom 9. April 1975, 1975 vom 7. April 1976.

Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung über einen Bundesbeitrag für den Bahnanschluss des Flughafens Zürich vom 27. März 1974.

Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung zu einem Bundesbeschluss über die Abgeltung der gemeinwirtschaftlichen Leistungen der Schweizerischen Bundesbahnen, in: Bundesblatt (Bern), 122. Jg., Band II, Nr. 27 vom 10. Juli 1970.

Botschaft zum Voranschlag 1977 der Schweizerischen Bundesbahnen vom 3. November 1976, in: Bundesblatt (Bern), 128. Jg., Band III, Nr. 46 vom 22. November 1976.

Botschaft über Massnahmen zum Ausgleich des Bundeshaushaltes vom 9. Februar 1977.

Bundesbeschluss über Annäherung von Tarifen konzessionierter Bahnunternehmungen an jene der Schweizerischen Bundesbahnen (Tarifannäherungsbeschluss) vom 5. Juni 1959.

Bundesbeschluss über die Genehmigung des Bundesratsbeschlusses vom 17. Oktober 1967 über die Bildung der Eisenbahntarife vom 5. März 1968.

Bundesbeschluss über die Abgeltung der gemeinwirtschaftlichen Leistungen der Schweizerischen Bundesbahnen vom 11. März 1971.

Bundesgesetz über das Dienstverhältnis der Bundesbahnen vom 30. Juni 1927.

Bundesgesetz über die Schweizerischen Bundesbahnen vom 23. Juni 1944.

Bundesgesetz über den Transport auf Eisenbahnen und Schiffen vom 11. März 1948.

Bundesgesetz über den Strassenverkehr vom 19. Dezember 1958.

Bundesgesetz über Kartelle und ähnliche Organisationen vom 20. Dezember 1962.

Bundesgesetz über Rohrleistungsanlagen zur Beförderung flüssiger oder gasförmiger Brenn- oder Treibstoffe (Rohrleitungsgesetz) vom 4. Oktober 1963.

Bundesgesetz über die Arbeit in Unternehmen des öffentlichen Verkehrs (Arbeitszeitgesetz) vom 8. Oktober 1971.

Bundesratsbeschluss über die Bildung der Eisenbahntarife vom 17. Oktober 1967.

Bundesverfassung der Schweizerischen Eidgenossenschaft vom 29. Mai 1874.

Eisenbahngesetz vom 20. Dezember 1957.

Fahrplanverordnung vom 2. September 1970.

Reglement über den Transport auf Eisenbahnen und Schiffen (Transportreglement) vom 2. Oktober 1967.

Verordnung über den Vollzug des sechsten und siebenten Abschnittes des Eisenbahngesetzes vom 19. Dezember 1958.

Verordnung über die Tarife für Militärtransporte auf Eisenbahnen und Schiffen vom 15. Oktober 1963.

Verordnung zum Bundesgesetz über die Schweizerischen Bundesbahnen vom 20. Dezember 1971.

ABKUERZUNGSVERZEICHNIS

a. a. O.	am angeführten Ort
Abs.	Absatz
ATO	Autotransportordnung
Art.	Artikel
BS	Bereinigte Sammlung der Bundesgesetze und Verordnungen 1848 bis 1947
BV	Bundesverfassung
bzw.	beziehungsweise
ca	zirka
d. h.	das heisst
Diss.	Dissertation
EStA	Eidgenössisches Statistisches Amt
f.	folgende Seite
ff.	folgende Seiten
Fr.	Franken
GVK	Gesamtverkehrskonzept
hrsg.	herausgegeben
Mia	Milliarde
Mio	Million
Nr.	Nummer
o. J.	ohne Jahr
o. O.	ohne Ort
PTT	Post-, Telephon- und Telegraphenbetriebe
S.	Seite
SBB	Schweizerische Bundesbahnen
SBB-Gesetz	Bundesgesetz über die Schweizerischen Bundesbahnen vom 23. Juni 1944
u. a.	unter anderem
z. B.	zum Beispiel
z. T.	zum Teil